

In geheimer Mission zur Antarktis: die dritte Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs

Lüdecke, Cornelia

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Lüdecke, C. (2003). In geheimer Mission zur Antarktis: die dritte Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs. *Deutsches Schiffsarchiv*, 26, 75-100. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52656-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

POLAR- UND MEERESFORSCHUNG

► CORNELIA LÜDECKE

In geheimer Mission zur Antarktis

Die dritte Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs

Einleitung

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der deutsche Bedarf an Nahrungs- und technischen Fetten hauptsächlich durch die Einfuhr gedeckt, da die heimische Produktion aus der Landwirtschaft erst wieder aufgebaut werden mußte.¹ Insbesondere wurde zunehmend Walöl (Tran) als Rohstoff für die Produktion von Margarine, Schmiermittel und Seifen benötigt.² Diese Fettlücke kostete jedoch wichtige Devisen³, die nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten über die Einführung des »Fettplans« eingespart werden sollten.⁴ Es galt nun, auf den Verbrauch inländischer Fette umzustellen. Helmut Wohlthat (1893-1952) war Chef der neu eingerichteten Reichsstelle für Milcherzeugnisse, Öle und Fette, die sich in der Prinz-Albrecht-Str. 3 in Berlin befand. Zunächst sollte der Bedarf für die Erzeugung von Industriefetten, Waschmittel- und Speisefetten durch vermehrten Ölsaatanbau gedeckt werden. Bis die Agrarwirtschaft dieses Ziel jedoch erfüllen konnte, mußte weiterhin Walöl importiert werden. Dies führte schon bald zu einem akuten Devisenmangel. Zum Schutz der einheimischen Produktion wurde deshalb in der Verordnung vom 23.3.1933 besonders für die deklarationspflichtigen Fette wie Trane die Kontingentierung der Einfuhr vorgesehen.⁵

Im September 1934 wurde Wohlthat im Reichswirtschaftsministerium zum Ressortchef für den von Hjalmar Schacht (1877-1970) entwickelten »Neuen Plan« ernannt, der Importe nach dem Motto »Außenhandel ohne Devisen« regulieren sollte.⁶ Vor allem galt es, die »Erzeugungsschlacht« für den Reichsnährstand zu gewinnen, die am 18.11.1934 ausgerufen wurde.⁷ Im Januar 1935 wurde Wohlthat zum Leiter der Reichsdevisenstelle im Reichswirtschaftsministerium ernannt.⁸ Da Deutschland als zweitgrößter Käufer der norwegischen Erträge jährlich 150 000 bis 200 000 t Walöl einfuhrte⁹, schlug die Verdoppelung des Preises für eine Tonne Tran von 10 Pfund Sterling für die Saison 1934/35 auf 20 Pfund Sterling für die Saison 1935/36 erheblich zu Buche.¹⁰ Unter den Devisenausgaben war das norwegische Walöl der größte Einzelposten.¹¹ Dieser Umstand leitete den Übergang zum Aufbau einer eigenen Walfangflotte ein, um von den norwegischen Walölimporten unabhängig zu werden.¹² Nachdem sich der Walfang in arktischen Gewässern erschöpft hatte, wurden die Aktivitäten in antarktische Gewässer verlagert.¹³ Die Ergebnisse der neuen britischen und norwegischen Walforschungen in den südlichen Meeren wurden Anfang der 1930er Jahre in der Zeitschrift »Naturwissenschaften« referiert.¹⁴ Sie gaben insbesondere Auskunft über die im Fanggebiet angetroffenen ozeanographischen Bedingungen.

Der »Neue Plan« erwies sich 1935 aufgrund des unterschätzten Bevölkerungswachstums und des damit verbundenen erhöhten Fettverbrauchs jedoch als Fehlplanung. Zudem konnte auch

keine nennenswerte Vermehrung der heimischen Fett- und Ölproduktion erzielt werden. Anfang 1936 hatten insgesamt 19 Staaten das Genfer Abkommen zur internationalen Regelung des Walfangs beschlossen. Deutschland, das 1933 aus dem Völkerbund ausgetreten war, unterzeichnete zwar das Abkommen, ratifizierte es aber nie.¹⁵ Schließlich gründete im selben Jahr Walter Rau (1874-1940), Inhaber der größten konzernfreien, Walöl verbrauchenden Fabrik »Walter Rau – Neusser Ölwerke AG«, in einer Eigeninitiative die »Deutsche Walfanggesellschaft A.G.«, welche die erste deutsche Walfangflotte mit der Walkocherei WALTER RAU und den acht Fangdampfern RAU I – VIII bauen ließ und sie in der Fangsaison 1937/38 erstmalig in der Antarktis einsetzte.¹⁶

Um der sich zuspitzenden Rohstoff- und Treibstoffkrise langfristig entgegenzuwirken, wurde im Oktober 1936 der erste Vierjahresplan mit dem Ziel der wirtschaftlichen Autarkie verkündet.¹⁷ Hermann Göring (1893-1946)¹⁸ erhielt als Beauftragter für den Vierjahresplan umfassende Vollmachten. Alle Verfahren, die Deutschland von der ausländischen Versorgung mit Rohstoffen unabhängig machen konnten, sollten verstärkt gefördert und die Selbstversorgung *ohne Rücksicht auf Kosten* verwirklicht werden. Dazu gehörten vor allem auch der Ausbau der deutschen Treibstoffindustrie und die synthetische Herstellung industrieller Fette. Die Gewinnung von Walöl spielte nicht nur eine wichtige Rolle in der Margarineherstellung und der Seifenindustrie, sondern das Walöl war auch einer der wichtigsten Ausgangsstoffe für die Produktion von Glycerin, das für die Sprengstofffabrikation benötigt wurde¹⁹, bevor es in den vierziger Jahren synthetisch erzeugt werden konnte. In diesem Zusammenhang gewinnt die Rede des Propagandaministers Joseph Goebbels (1887-1945) am 17. Januar 1936 mit der provokant gestellten Alternative »Butter oder Kanonen« einen tieferen Sinn.²⁰

Der deutsche Walfang begann in der Saison 1936/37 unter Leitung von Kapitän Otto Kraul (1893-1972) auf der JAN WELLEM, dem zur Walkocherei umgebauten ehemaligen Frachtschiff WÜRTEMBERG der HAPAG.²¹ Außerdem charterte die Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft in Berlin die beiden norwegischen Fangflotten C. A. LARSEN und SKYTTEREN, zu deren Bereederung im Juni 1937 das »Hamburger Walfang-Kontor« gegründet wurde. Da im Interesse der Walölindustrie das deutsche Walfanggesetz vom 6.10.1937 in § 10 die Grundlage für die Walforschung festlegte und wissenschaftliche Beobachter auf jeder Fangflotte vorschrieb, wurde im Herbst 1937 unter der Leitung von Nicolaus Peters (1900-1940) die Reichsstelle für Walforschung gegründet, die im Hamburgischen Zoologischen Museum und Institut angesiedelt war.²² Inzwischen war Wohlthat Staatsrat und Ministerialdirektor zur besonderen Verwendung beim Beauftragten für den Vierjahresplan Göring geworden. Um weitere Entscheidungshilfen zu bekommen, forderte er den deutschrussischen Chronisten der Polarforschung Leonid Breitfuß (1864-1950) auf, hinsichtlich der Rohstoffwirtschaft ein historisch- geographisches Werk unter Berücksichtigung der Biologie der Wale und des Walfangs zuzüglich ergänzender Karten zu verfassen.²³

Im weiteren Verlauf zeigte sich immer mehr, wie eng der Bedarf an Walöl mit der Politik verflochten war. Damals sah man den einsetzenden deutschen Walfang als *das bedeutendste Ereignis für die deutsche Fettversorgung im Rahmen der Maßnahmen zur Sicherung der deutschen Nahrungs- und Willensfreiheit* an.²⁴ In Deutschland wurde sogar ein spezielles Verfahren entwickelt, mit dem Wale erstmals auf den Fabrikschiffen der Fangflotte restlos verarbeitet werden konnten, wodurch *die Bezeichnung unserer Walfangunternehmen als deutscher Kolonialbesitz in der Antarktis immer größere Bedeutung* gewann.²⁵ In der Fangsaison 1937/38 waren 31 Kochereischiffe und zwei Landstationen mit insgesamt 257 Fangbooten auf Walfang, davon führten vier Mutterschiffe und 30 Fangboote die deutsche Flagge, während zwei Mutterschiffe und 14 Fangboote gechartert waren.²⁶ Nachdem die Norweger bisher fast ein Monopol im Walfang innehatten, war man anfangs ganz auf norwegische Fachleute angewiesen, bis deutsche Harpuniere und Mannschaften ausgebildet worden waren. In der Saison 1938/39 stieg die heimische

Flotte auf sieben Mutterschiffe und 56 Fangboote an. *Der neue deutsche Walfang ... hat die Aufgabe erhalten, im Vierjahresplan auf dem wirtschaftlichen Wege, mit deutschem Material und durch deutsche Arbeitskraft unentbehrliche Rohstoffe für die Fettversorgung unseres Volkes zu schaffen.*²⁷ Damals deckte die Walölausbeute etwa die Hälfte des Bedarfs für die Margarineproduktion.²⁸

Vorbereitung der dritten Deutschen Antarktischen Expedition

Nachdem die deutsche Fangflotte in antarktische Gewässer aufgebrochen war, machte sich das Auswärtige Amt Ende 1936 Gedanken, ob und wie zum Schutz des wirtschaftlich überaus wichtigen Walfangs deutsche Besitzansprüche auf dem antarktischen Kontinent geltend gemacht werden könnten.²⁹ Weil aber kein unmittelbarer Anlaß für ein solches Vorgehen vorlag, wurde die Anregung damals nicht weiterverfolgt. Erst nach Rückkehr der ersten deutschen Fangreise legte Wohlthat im Mai 1938 seinem Vorgesetzten (Göring) den Plan einer Antarktisexpedition vor.³⁰ Zu diesem Zeitpunkt hatte Göring als Reichsjägermeister eine Grönlandexpedition unter der Leitung von Kurt Herdemerten (1900-1951) ausgesandt, um für den Reichsjägerhof in der Hermann-Göring-Stiftung das Leben der Ger- und Polarfalken zu erforschen und um einige Exemplare für eine Zucht in Deutschland einzufangen.³¹ Bevor ein kostspieliger Vorstoß in die Antarktis starten sollte, wurden zunächst aus relevanten Ministerien Meinungen eingeholt. Das Oberkommando der Kriegsmarine empfahl die Anknüpfung an die Arbeiten von Erich von Drygalski (1865-1949), der während der ersten deutschen Antarktisexpedition (1901-1903) Kaiser-Wilhelm-II.-Land bei 90° Ost erforscht hatte, bzw. neue Arbeiten in einem noch von keinem anderen Land beanspruchten Gebiet.³² Interessant ist, daß die Kriegsmarine bei der Entsendung einer Expedition keinerlei Federführung beanspruchte.³³ Auch der Wehrwirtschaftsstab beurteilte die Sicherung deutscher Interessen in der Antarktis als sehr wünschenswert.³⁴

Da ein größeres wirtschaftliches Interesse vorlag, griff Göring nun den Expeditionsplan im Rahmen des Vierjahresplans auf.³⁵ Für die bevorstehende Londoner Walfangkonferenz wurde in diesem Zusammenhang geraten, die interne Territorialfrage zunächst zurückzustellen, um erst einmal die nach außen unverfänglichen deutschen Absichten zu festigen. Das Auswärtige Amt informierte nun die involvierten Ministerien³⁶ über die bisherigen Besitzansprüche an der Antarktis und sprach sich erneut für die Sicherstellung der ungehinderten Ausübung des Walfangs aus.³⁷ Ein mögliches Zusammengehen mit Norwegen wäre zu prüfen. Die Untersuchung der rechtlichen Seite der Besitzansprüche in der Antarktis nahm das Auswärtige Amt vor.³⁸ Die Recherchen ergaben, daß gemäß internationalem Völkerrecht für deutsche Ansprüche in der Antarktis bisher noch keine ausreichende Rechtsgrundlage vorhanden war. Als Lösung wurde vorgeschlagen, schon im kommenden Winter eine Station an Land zu setzen, die unter dem Deckmantel der Forschertätigkeit für eine spätere Okkupation den Boden bereiten könnte. Bis Ende Juni 1938 sollte dem Auswärtigen Amt mitgeteilt werden, ob die betreffenden Ministerien mit der Ausrüstung einer Expedition zur Gebietsokkupation einverstanden wären.

Das Reichsluftfahrtministerium hielt die beschleunigte Einschaltung Deutschlands in den Kreis der an der Antarktis interessierten Mächte im Interesse des deutschen Walfangs für unerläßlich.³⁹ Es würde sich auch für die Vorbereitung bzw. Übernahme der Leitung bereit erklären, wenn das Unternehmen als vorwiegend wissenschaftliche Expedition in Erscheinung treten sollte. Diese Aktivitäten ließen sich sehr gut mit dem Vierjahresplan vereinbaren, der im Sommer im Rahmen der kriegswirtschaftlichen Mobilmachung mit dem Ziel umgestellt wurde, von der Rohstoffversorgung aus dem Ausland unabhängig zu werden.⁴⁰ So übernahm das Luftfahrtministerium bis zur Übergabe an den wissenschaftlichen Leiter die Federführung des Unternehmens.⁴¹ Zunächst wurde das Expeditionsbüro im Hause der Deutschen Lufthansa A.G., Berlin-Tempelhof, eingerichtet.⁴²

Im August wurden die Pläne einer Antarktisexpedition konkretisiert. In einer Besprechung im Luftfahrtministerium wurde der Kapitän und ehemalige Kommandeur der Feldflieger des Marinekorps in Flandern, Alfred Julius Fritz Ritscher (1879-1963), vom Oberkommando der Kriegsmarine als einzig möglicher Leiter einer solchen Expedition vorgeschlagen.⁴³ Ritscher, der Polarerfahrung als Kapitän der 1912/13 in Spitzbergen verunglückten Schröder-Stranz-Expedition hatte⁴⁴ und nun als Regierungsrat in der Kriegsmarine tätig war, wurde schließlich von höherer Stelle als Leiter eingesetzt.⁴⁵ Anfang Oktober bestellte ihn der Beauftragte für den Vierjahresplan Göring *unter Bezugnahme auf den der Deutschen Lufthansa A.G. unter ST.M. Dev. 1075 g.Rs. erteilten Auftrag zur Durchführung einer wissenschaftlichen Flugexpedition in die Antarktis ... mit Wirkung vom 1. September 1938 ab zum Leiter dieser Expedition*.⁴⁶ Wohlthat entwarf den Organisationsplan für die Vorbereitung und Durchführung der dritten Deutschen Antarktisexpedition 1938/39 (DAE 1938/39)⁴⁷, während sich Ritscher um die praktische Vorbereitung und Durchführung kümmern sollte.⁴⁸

Am 3.9.1938 legte Göring die Hauptaufgabe der dritten Deutschen Antarktischen Expedition gegenüber der Deutschen Lufthansa in Form einer geheimen Reichssache fest.⁴⁹ Innerhalb einer kurzen Sommerkampagne sollte das Hinterland des bisher unerforschten Küstengebietes östlich des Weddellmeeres zwischen 20° W und 20° O erforscht werden, um *durch Flaggenabwürfe die hoheitliche Grundlagen einer späteren Besitzergreifung des Gebietes durch das Deutsche Reich* für die Sicherung des deutschen Walfangs zu schaffen. Meteorologische, ozeanographische und erdmagnetische Beobachtungen sollten einerseits die für die Expedition benötigten Daten liefern, andererseits jedoch der Tarnung des Unternehmens nach außen dienen. Daneben war die Expedition so lange wie möglich geheimzuhalten. Nach ihrer Rückkehr sollten Vorschläge für eine Expedition im Südsommer (1939/40) in das Gebiet zwischen dem Graham-Land und dem Rossmeer gemacht werden.

In einer gemeinsamen Besprechung in den Räumen des Vierjahresplans wurde festgestellt, daß im kommenden Winter noch drei weitere Flugexpeditionen in die Antarktis geplant waren.⁵⁰ Wenn die deutsche Expedition nicht schon in diesem Jahr zustande kommen könne, würde dies vom politischen Standpunkt aus vielleicht die Ausschaltung Deutschlands aus einer späteren politischen Auseinandersetzung über die Verteilung des Gebietes der Antarktis bedeuten. Nachdem der Norddeutsche Lloyd und die Deutsche Lufthansa es abgelehnt hatten, die Bereederung des Expeditionsschiffes zu übernehmen, schlug Ritscher die Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft in Berlin als Reeder vor. Wohlthat begrüßte diesen Vorschlag, da so die Tarnung der Expedition nach der wissenschaftlichen Seite hin am besten gewährleistet sei.

Zu diesem Zeitpunkt war durch den Postdienst nach Nord- und Südamerika die Flugtechnik der Deutschen Lufthansa mit Wasserflugzeugen und Flugsicherungsschiffen als Stützpunkten im Atlantik schon perfektioniert worden. Für die Zwecke der Antarktisexpedition mußte das ausgewählte Katapultschiff SCHWABENLAND, eines der Flugzeugstützpunkte im transatlantischen Luftverkehr, noch von der Deutschen Werft umgebaut werden.⁵¹ Zur besseren Überwachung der Arbeiten siedelte Ritscher nun mit dem Expeditionsbüro von Berlin nach Hamburg in den Glockengießerwall Nr. 32 um.⁵² Hier bekam er in dem jungen Wissenschaftler Dr. Herbert Todt einen fähigen Assistenten. Die SCHWABENLAND war 143 m lang, fuhr 11 sm/h und war mit den zwei Flugbooten des Typs Dornier-10-t-Wal, der BOREAS mit der Bezeichnung D-AGAT und der PASSAT mit der Bezeichnung D-ALOX ausgerüstet⁵³, die beide ursprünglich für den Südatlantik-Postverkehr entwickelt worden waren. Die Schiffsmannschaft einschließlich Arzt und Eislotse bestand aus 59 Mann. Dazu kam die sechsköpfige Mannschaft zur Bedienung und zum Unterhalt der Flugzeuge und je ein Luftbildner.⁵⁴

Anfang November legte das Oberkommando der Kriegsmarine die wissenschaftlichen Aufgaben und ihre Bearbeiter in einer geheimen Kommandosache fest⁵⁵:

1. Lotung (OKM: Besatzung)

2. Ozeanographie (OKM: cand. rer. nat. Karl-Heinz Paulsen (1909-1941), Hamburg)
3. Erdmagnetismus (OKM: cand. geophys. Leo Gburek⁵⁶ (1910-1941), Erdmagnetisches Institut, Leipzig)
4. Biologie (RMEL: Stud. Ref. Erich Barkley, (1912-1945), Aufgaben von der Reichsanstalt für Fischerei, Institut für Walfang)⁵⁷
5. Aerologie (OKM: Dr. Herbert Regula (1910-1980), Deutsche Seewarte, Hamburg)
6. Wetterdienst (RfW: Stud. Ass. Heinz Lange (1908-1943), Berlin)
7. Nautische Versuche (Nautiker aus der Besatzung)
8. Nachprüfung von Angaben in Deutschen Seekarten
9. Herstellung von Küstenansichten für Seehandbücher
10. Beobachtungen über die Tragfähigkeit des Eises
11. Querschnitt durch den Südatlantischen Ozean bis Martin Vaz und Trinidad

OKM: Oberkommando der Kriegsmarine

RMEL: Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft

RfW: Reichsamt für Wetterdienst

Polarerfahrung brachten neben Ritscher auch der Pilot der *PASSAT*, Rudolf Mayr (1910-1991), und sein Maschinist Franz Preuschoff mit, die im Frühjahr 1938 während der dänischen Expedition unter der Leitung von Lauge Koch (1892-1964) mit einem Dornier-Wal sehr erfolgreich photogrammetrische Aufnahmen der Peary-Land-Halbinsel in Nordostgrönland durchgeführt hatten.⁵⁸ Der Geograph Ernst Herrmann (1895-1970) hatte schon ein Jahr zuvor in Spitzbergen Erfahrungen gesammelt und von Juni bis August 1938 von Spitzbergen aus mit einem Fieseler Storch aerologische Aufstiege und Erkundungsflüge ins nördliche Eismeer bis 85° N durchgeführt.⁵⁹

Im November spitzten sich die Probleme beim Schiffsumbau zu, wie es ein Schnellbrief des Reichswirtschaftsministeriums an Wohlthat und Ritscher dokumentiert.⁶⁰ Bei der ursprünglich für die Umbauten der *SCHWABENLAND* vorgesehenen Werft Deschimag in Bremen waren 90% der Beschäftigungskapazität durch Aufträge der Wehrmacht belegt und die restlichen 10% für den Handelschiffbau. Ähnliches galt für Blohm & Voss. Da jedoch hohe Konventionalstrafen und Belastung der Devisenbewirtschaftung vermieden werden sollten, vereinbarte das Wirtschaftsministerium die notwendigen Umbauarbeiten durch eine Gemeinschaftsarbeit der Deutschen Werft, Blohm & Voss, Deschimag, Howaldtswerke, Rickmers-Werft, Rudolf Otto Meyer und der Deutschen Werke Kiel.

Da die Erkundung des noch unbekannten Gebietes in der Antarktis vorerst aus der Luft durchgeführt werden sollte, wurden zur Markierung des überflogenen Gebietes spezielle Eispile vorgesehen.⁶¹ Aus diesem Grund führte der für die Expedition vorgesehene Geograph Herrmann für die Erprobungsstelle der Luftwaffe in Travemünde vom 4. bis 6. November auf dem Pasterzengletscher sogenannte *Vorversuche für Treibeisforschung* durch, bei denen er in Wirklichkeit die Eispile testete.⁶² Schließlich bestellte die Lufthansa bei Dornier 500 Markierungspfeile mit eingprägten Hoheitszeichen auf der Stabilisierungsfläche, die aus Tarnungsgründen für eine Arktis-Expedition geliefert wurden.⁶³ Außerdem kamen noch 20 Abwurf flaggen (Reichsflaggen) dazu.⁶⁴

Inzwischen wurden für die Expedition ein zweiter Organisationsplan entworfen⁶⁵ und eine Karte mit drei vorgeschlagenen Reiserouten ergänzt (Abb. 1).⁶⁶ Offizielles Ziel der dritten Deutschen Antarktisexpedition war, *Deutschland ein Mitbestimmungsrecht und seinen gebührenden Anteil bei der kommenden Aufteilung der Antarktis unter den Großmächten zu sichern und damit die Voraussetzungen für das ungeschmälerete Recht des Reiches auf ungestörte Ausübung des für seine 80 Millionen Menschen lebenswichtigen Walfangs zu schaffen.*⁶⁷ Nachdem für

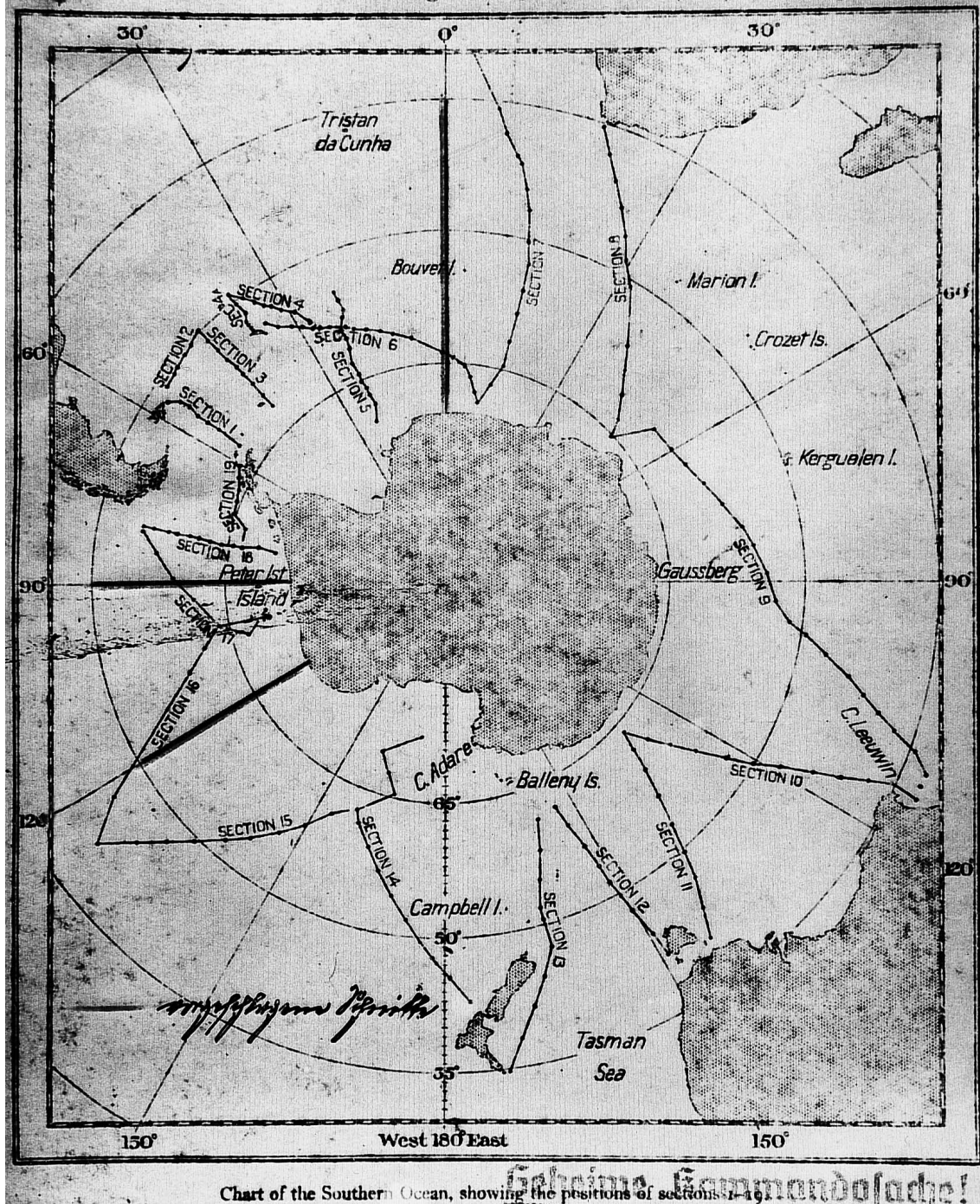


Abb. 1 Vorgeschlagene Routen für die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39: Im Atlantik entlang dem Meridian von 0° bzw. im Pazifik entlang dem Meridian von 90° W und von 120° W. (Privatbesitz Ritscher, Braunfels)

einige antarktische Küstengebiete, die an den Atlantischen und an den Pazifischen Ozean grenzen, noch keine Besitzansprüche angemeldet worden waren, wurde wegen der günstigeren Eisverhältnisse *der südlich der Bouvet-Insel um den 0°-Meridian gelegene unbekannte Teil der Antarktis ... zum Arbeitsgebiet der Expedition bestimmt*.⁶⁸

Einen Monat vor Ausreise der Expedition legte Wohlthat die *Richtlinien für die Vorbereitung und Durchführung der deutschen antarktischen Expedition* fest.⁶⁹ Die Deutsche Lufthansa war zuständig für die normale Seeausrüstung, den Umbau des Expeditionsschiffes und der Flugzeuge. Die Tätigkeit des Expeditionsleiters und die Beschaffung der Ausrüstung wurden klar definiert. Durchführungsbestimmungen und der Hinweis auf die Veröffentlichungen erst nach Zustimmung durch den Expeditionsleiter waren auch enthalten. Außerdem kam noch ein militärischer Auftrag hinzu, der die Erkundung der Inseln Trinidad und Martin Vaz nordwestlich von Rio de Janeiro betraf. Im Rahmen einer geheimen Kommandosache sollten dort folgende Fragen geklärt werden:

1. *Gibt es bei den Inseln Ankerplätze, die genügend guten Ankergrund, Schutz für Brennstoffabgabe, Ausrüstung von Hilfskreuzern und dergl. militärischen Maßnahmen bieten?*
2. *Sind die Inseln dauernd oder vorübergehend bewohnt?*
3. *Befinden sich auf den Inseln irgendwelche Anlagen nachrichtentechnischer Natur?*
4. *Besteht die Möglichkeit der Frischwasserergänzung auf den Inseln?*
5. *Besteht auf den Inseln eine Fauna und Flora, die für Proviantergänzung, beispielsweise von U-Booten, in Frage kommt?*
6. *Werden die Inseln von Fahrzeugen irgendwelcher Art gelegentlich angelaufen? Wenn ja, zu welchem Zweck?*⁷⁰

Erst zehn Tage vor der Ausreise bestimmte Wohlthat die Deutsche Forschungsgemeinschaft im Einverständnis mit dem Reichsministerium für Wissenschaft Erziehung und Volksbildung als offizielle Trägerin der Expedition und stellte die dafür benötigten Finanzmittel aus dem Fonds des Vierjahresplans bereit.⁷¹ Wegen der geheimzuhaltenden Aufgaben sollte die Expedition nach außen einen wissenschaftlichen Charakter haben.⁷² Im Gegenzug bot Wohlthat eine billige Gelegenheit für Auslandsreisen auch für die Hochschullehrer an, die nicht unmittelbar an antarktischer Forschung interessiert wären. Die ursprünglich als Reeder avisierte Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften hatte sich nicht zur Übernahme der Trägerschaft zur Verfügung stellen wollen.⁷³

Abschließend wurde noch das Meldewesen der Expedition von Wohlthat geregelt.⁷⁴ Neben regelmäßigen Berichten in Klartext sollten die geheimzuhaltenden Meldungen in Geheimcode ebenfalls an die Deutsche Lufthansa übermittelt werden, die dann nach ihrer Entschlüsselung von Wohlthat weiterverteilt würden.

Durchführung der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39

Am 17. Dezember 1938 startete die Expedition entlang des Nullmeridians zu ihrer Entdeckungsfahrt nach Süden. In den antarktischen Gewässern traf sie auf außergewöhnlich günstige Eisbedingungen, so daß sie schon am 19. Januar 1939 bis an das Schelfeis bei 69° S heranzufahren konnte.⁷⁵ Aber sie erreichte das Untersuchungsgebiet zu spät, da schon am 14.1.1939 das Gebiet zwischen Coats-Land im Westen und 45° Ost einschließlich des deutschen Arbeitsgebietes durch königliches Dekret unter die Souveränität Norwegens gestellt worden war.⁷⁶ Dessen ungeachtet setzte die Expedition das festgesetzte Programm fort. Auf der Bordwetterwarte wurden, wie im üblichen Routinedienst der Ozeanflugwetterwarten, um Mitternacht beginnend sechsstündlich synoptische Beobachtungen⁷⁷ für die Wettervorhersage durchgeführt.⁷⁸ Außerdem wurden aus den Wettermeldungen, die per Funk von Südamerika und den deutschen Walfangmutter Schiffen aus der Antarktis kamen, täglich Wetterkarten für die Flugvorhersage vor Ort konstruiert.

Zusätzlich wurde für die Flugberatung die Winddrehung mit der Höhe mittels zwei kurz hintereinander gestarteten Pilotballonen im Doppelanschnittverfahren bestimmt.⁷⁹

Die Vermessungsflüge selbst folgten einem festgelegten Flugmuster, das sich aus den geographischen und meteorologischen Gegebenheiten ergab.⁸⁰ Bereits der erste Flug zeigte das hohe potentielle Risiko der Expedition.⁸¹ Eine bis zu 4000 m hohe Gebirgskette stellte sich den Flugzeugen entgegen, die an ihren Pässen überflogen wurde. Dahinter schloß sich das antarktische Inlandeis an, das selbst schon bald bis über geschätzte 4000 m hinaufreichte. Da schon kurz hinter der Bergkette die Sicht bei einer Flughöhe von nur 100 m über Grund durch zunehmenden Nebel behindert wurde, mußte der Flug hier abgebrochen werden. In dieser Situation war jedes eingesparte Gewicht für die Sicherheit der Flugzeugbesatzung ausschlaggebend, so daß angesichts der Bergkette gleich am Anfang der gesamte verzichtbare Ballast, darunter auch alle Markierungspfeile und -flaggen, abgeworfen werden mußten.⁸² Aus diesem Grund konnte die geplante Markierung der Umkehrpunkte nicht mehr erfolgen, die allerdings auch nur temporären Charakter gehabt hätte. Während des Aufenthalts an der antarktischen Küste gab es im Zeitraum vom 19. Januar bis zum 6. Februar 1939 drei Schönwetterperioden mit ablandigen Winden und einer Sicht bis über 100 km, in denen acht Probe-, Erkundungs- oder Forschungsflüge und acht Fotoflüge durchgeführt wurden. Allerdings verkürzte sich mit fortschreitender Jahreszeit die Andauer des günstigen Wetters, und die Temperaturen sanken langsam, so daß sich Anfang Februar schon Neueis auf dem Meer bildete. Die Route der Flüge zeigt Abbildung 2.⁸³ Überraschend war die Entdeckung der Schirmacher-Seenplatte bei 70°45' S / 11°40' O, die nach dem Flugkapitän der BOREAS genannt wurde.⁸⁴

Aus Zeitgründen mußte allerdings von vornherein auf die Bodenvermessung von Paßpunkten⁸⁵ verzichtet werden. Als einziger sicheren Bezugspunkt der photogrammetrischen Vermessung vom Flugzeug aus gab es nur den astronomisch bestimmten Schiffsort, von dem aus die Fotoflüge starteten. So war die anschließend konstruierte Landkarte noch mit großen Unsicherheiten behaftet, die vor allem durch die unbekannte Winddrift hervorgerufen wurden, welche den Flug-

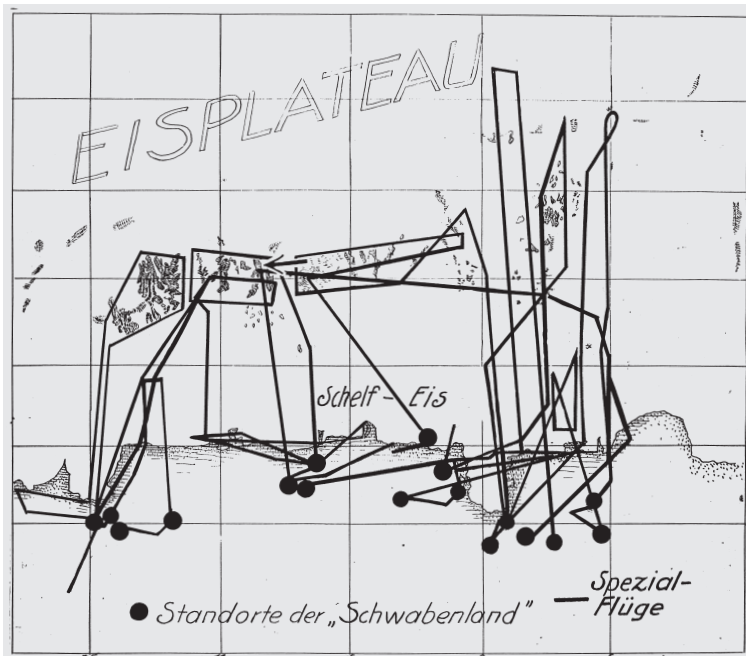


Abb. 2 Entwurf der Flugwegübersicht. (Privatbesitz Ritscher, Braunfels)

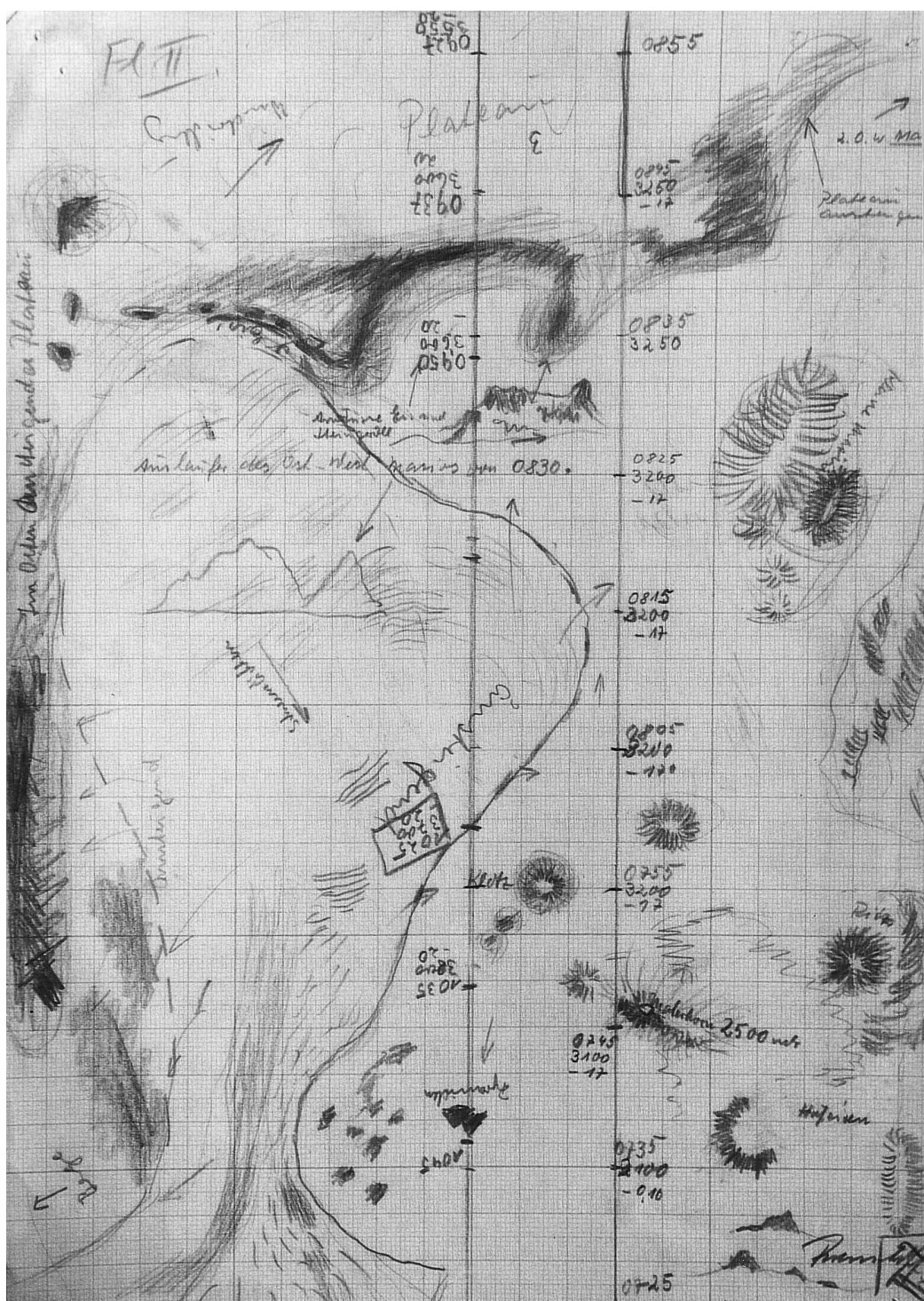


Abb. 3 Preuschoffs Skizze vom zweiten Fotoflug am 17.1.1939. (Privatbesitz Ritscher, Braunfels)

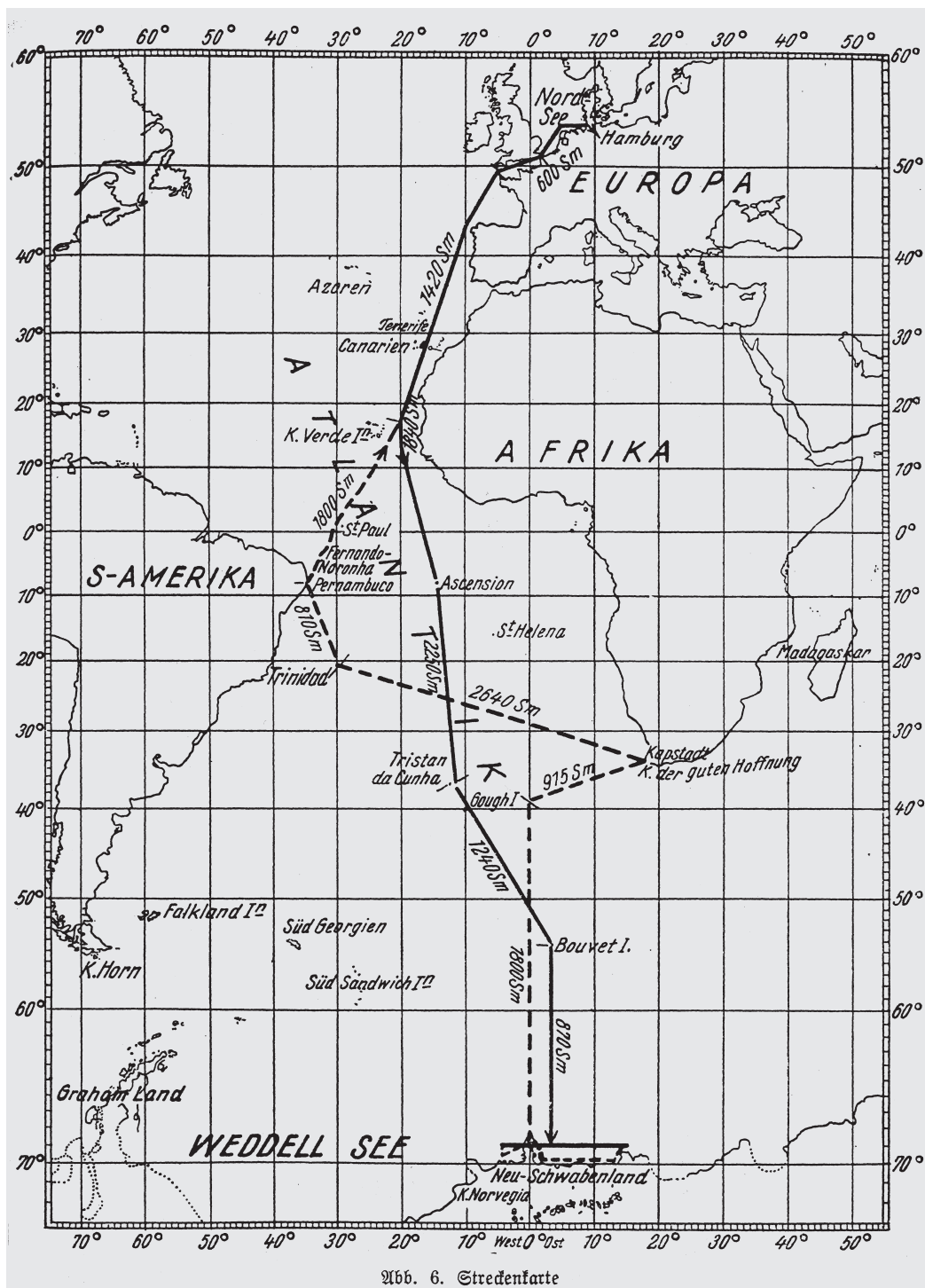


Abb. 6. Streckenkarte

Abb. 4 Reiseroute der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. (Ritscher 1942, S. 29)

zeugkurs versetzte.⁸⁶ Die photogrammetrischen Luftaufnahmen und die während des Fluges gemachten Skizzen (Abb. 3) waren u.a. Grundlage der Konstruktion von mehreren Profilen der Eisbedeckung im Untersuchungsgebiet Neuschwabenland⁸⁷ und ermöglichten eine großflächige Analyse eines Teiles der antarktischen Inlandeiskappe.⁸⁸

Hinsichtlich der Walforschung führte die Expedition auf der Rückreise eine biologische und ozeanographische Meßreihe entlang des Nullmeridians von 69° S bis 39° S durch. Dabei wurden quantitative Untersuchungen des Oberflächenplanktons, der Plankton- und Brutnetzfüge über 200 m Wassersäule bis zur Meeresoberfläche und zusätzliche Krillnetzfüge mit einem neuen Netztyp von ein bzw. zwei Meter Durchmesser bis in 500 m Tiefe durchgeführt.⁸⁹

Zusätzlich erfolgte auf einer Eisscholle die Bestimmung der magnetischen Mißweisung mit einem kardanisch aufgehängten Schiffspeilkompaß und einem Schattenstift-Handkompaß.⁹⁰ In einer eisbedeckten Bucht wurde mit einem magnetischen Reisetheodoliten die Deklination und mit einem Magnetometer die Horizontalintensität gemessen. Während der Rückreise (Abb. 4) wurde die geheime Erkundung der Insel Trinidad wegen der starken Brandung sehr behindert.⁹¹

In Kapstadt erreichte Ritscher ein Glückwunschtelegramm von Reichsmarschall Göring zu dem bedeutenden Erfolg ... mit der Erforschung eines großen Gebietes der Antarktis und der vollbrachten Leistung, die der Stellung Grossdeutschlands in der Welt würdig ist.⁹² Insgesamt wurden rund 350 000 km² topographisch erfaßt und etwa 600 000 km² eingesehen.⁹³ Damit wurde nach Wohlthats Worten die Voraussetzung für den völkerrechtlich gültigen Erwerb von herrenlosem Land, der Wille zur Okkupation, d.h. zur Besetzung des Landes, und die dauernde Ausübung der Verwaltung und Herrschaft geschaffen (vgl. Abb. 5).

Noch im selben Jahr erschien ein Vorbericht über den Expeditionsverlauf sowie die biologischen, geophysikalischen, geographischen, ozeanographischen und meteorologischen Arbeiten. Das herausragendste Ergebnis war natürlich die Karte von Neuschwabenland im Maßstab 1:1 500 000. Erich von Drygalski (1865-1949) – Altvater der deutschen Südpolarforschung – äußerte sich recht positiv über die vorläufigen Ergebnisse⁹⁴, in denen er vor allem sowohl die Wahl Ritschers als Leiter, als auch die vollständige und zweckmäßige Expeditionsausrüstung hervorhob, so daß die Ergebnisse wohl begründet erscheinen.⁹⁵

Abb. 5 Die Entdeckungen in der Antarktis wurden auf dem Titelblatt der Zeitschrift für nationalsozialistische Wirtschaftspolitik präsentiert.



Geplante Folgeexpedition

Einen Tag nach Rückkehr der Expedition am 12.4.1939 befürwortete Wohlthat in einer Ressortbesprechung an Bord der SCHWABENLAND die Durchführung einer weiteren Expedition, die im folgenden Südsommer 1939/40 in den pazifischen Sektor zwischen 80° W und 130° W gehen sollte⁹⁶, dessen Besitzverhältnisse bisher am wenigsten geklärt waren.⁹⁷ Wieder war die Anfertigung einer Landkarte zur Bekundung der Besitzansprüche das oberste Ziel. Zusätzlich sollten die Küstengewässer auf das Vorkommen von Walen und deren Lebensmöglichkeiten untersucht werden⁹⁸, dazu gehörte auch die Messung von Strömungen und Wassertiefen. Ein drittes Ziel betraf die Schelfeisküste und ihr Tierleben, an deren Untersuchung diesmal auch ein Geograph und ein Geophysiker beteiligt werden sollten. Vor allem interessierte die Feststellung von Landungsmöglichkeiten für spätere Schlittenexpeditionen. Auf der Rückreise sollte aus militärstrategischen Erwägungen heraus die im Vorjahr abgebrochene Erkundung der Inseln Trinidad und Martin Vaz wiederholt werden.

In einer weiteren Besprechung wurde die DAE 1938/39 als Vorexpedition gewertet.⁹⁹ Die politische Stellungnahme sollte zunächst durch die wissenschaftlichen Veröffentlichungen vorbereitet werden, während die gesamten Hoheitsrechte in der Antarktis erst später im Rahmen der politischen Auseinandersetzungen behandelt werden sollten. Ein diesbezügliches Hervortreten an die Weltöffentlichkeit war deshalb erst nach Rückkehr der nachfolgenden (Haupt-)Expedition opportun. Die pressemäßige Auswertung der Expeditionsergebnisse wurde dem Propagandaministerium zugewiesen.

Anfang Juni 1939 reichte Ritscher Wohlthat einen Programmentwurf für die DAE 1939/40 nebst Kostenvoranschlag ein.¹⁰⁰ In einem weiteren Schreiben konkretisierte er die Aufgaben der Schiffsanreise, indem der völlig unbekannte Pazifiksektor hydrographisch und meteorologisch auf einem Breitenparallel in der Nähe von 60° S bzw. entlang 90° W untersucht werden sollte.¹⁰¹ Unter Berücksichtigung der Lichtverhältnisse in den verschiedenen antarktischen Breiten¹⁰² sollte die Ausreise spätestens am 15. November 1939 erfolgen, damit ab 20. Dezember mit den Expeditionsarbeiten rund um die Uhr begonnen werden konnte. Als Gesamtreisedauer waren fünf Monate angesetzt, bei einer Verweilzeit in antarktischen Gewässern von sechs Wochen. Aus Devisenersparnisgründen sollte der Weg nicht durch den Panama-Kanal führen, sondern um Kap Hoorn zur Peter-I.-Insel. Die Anreise sollte den Wissenschaftlern zur Einarbeitung in die mitgenommenen Geräte dienen. Soweit es die Fahrt und das Material gestatteten, waren planmäßige meteorologische und ozeanographische Messungen vorgesehen, die erst in den antarktischen Küstengewässern durch biologische Untersuchungen ergänzt werden sollten. Vor Ort war dann zu entscheiden, ob die Eisverhältnisse die fliegerische Erkundung des Arbeitsgebietes von West nach Ost oder umgekehrt zuließen. Wie im Vorjahr sollte die lückenlose photogrammetrische Aufnahme von katapultierfähigen Flugzeugen aus durchgeführt werden, wofür diesmal die leistungsfähigeren Do 24 vorgesehen waren. Eine Landung auf dem Kontinent war nicht geplant, aber Markierungen des überflogenen Gebietes mit Pfeilen und Flaggen. Ein kleiner Fangdampfer sollte die Verbindung zwischen dem außerhalb des Treibeises liegenden Katapultschiff und dem Schelfeisrand herstellen. Schließlich wurde am 19. Juni der Auftrag zur Durchführung einer zweiten Expedition gegeben.¹⁰³ Mit Rücksicht auf die Walforschung sollte das Auslaufen der Expedition auf die Zeit zwischen 15. und 25. Oktober vorverschoben werden.¹⁰⁴ Allerdings konnten wegen Schwierigkeiten in der Stahlbeschaffung die nach dem Antarktisaufenthalt notwendig geworden Reparaturmaßnahmen an der SCHWABENLAND nicht fristgerecht garantiert werden.¹⁰⁵

Dennoch wurde der Auslauftermin der SCHWABENLAND auf den 20. Oktober festgelegt, während die beiden Begleitschiffe, der 500 BRT große Fischdampfer KEHDINGEN und der 400 BRT große Walfangdampfer WAL I, schon am 15. bzw. 11. Oktober aufbrechen sollten.¹⁰⁶ Nach einer

Fahrt längs der Ostküste Südamerikas sollten sich die drei Schiffe bei Deception Island treffen, um dann gemeinsam westwärts an der Eiskante bei ca. 58° S oder 60° S vorzudringen. Kapitän Kraul sollte mit den Begleitschiffen zunächst die Walfangmöglichkeiten erkunden. Beim Aufgehen des Eises sollten dann beide Schiffe eine Landung am Schelfeis versuchen, um dort die Flugzeuge, einen Fieseler Storch und eine Ju 52, an Land zu setzen. Dieses Mal sollte von einer geophysikalischen Landstation aus gestartet werden. Die Vermessungsflüge waren nun von Ost nach West geplant, um bestenfalls am Schluß an der westlichen Grenze mit anderen Expeditionen in Konkurrenz zu treten. Auf der Rückreise war für wissenschaftliche Arbeiten eine Landung auf Südgeorgien vorgesehen.¹⁰⁷ Im Hinblick auf nachfolgende Expeditionen wurde auch Wert auf praktische Erfahrungen in der Eismeerfahrt gelegt.

Nun schaltete sich das Auswärtige Amt wieder ein und berichtete über die Entsendung der amerikanischen Antarktisexpedition unter Admiral Byrd, die die Aufgabe haben sollte, *der neuen deutschen Expedition zuvorzukommen und möglichst vor ihrem Eintreffen Grundlagen für die Inbesitznahme des pazifischen Sektors des Antarktis zu schaffen*.¹⁰⁸ Am 28. August gab Wohlthat schließlich den Entwurf der Expeditionsrichtlinien heraus, in dem zusätzlich für Propagandazwecke die Mitnahme eines Filmoperators und eines Rundfunkmannes vorgesehen war.¹⁰⁹

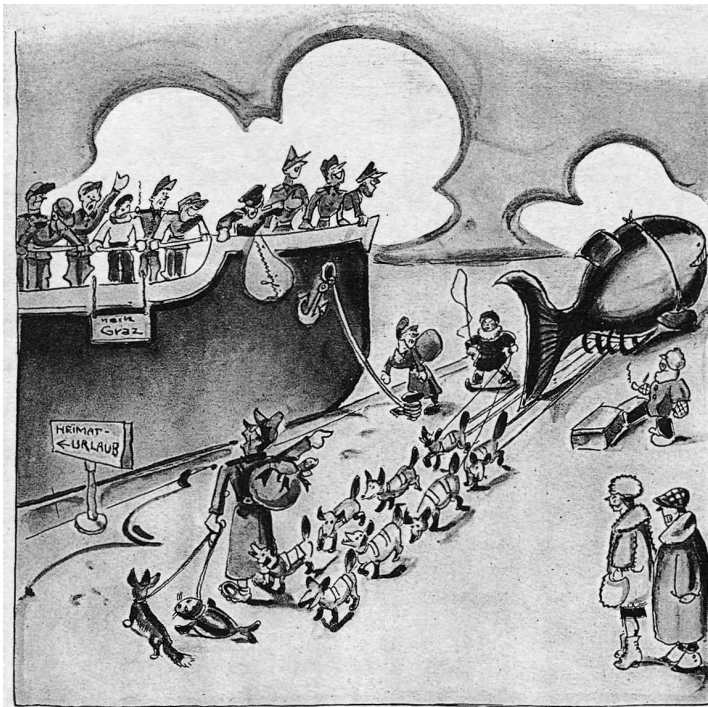
Durch den Kriegsausbruch am 1.9.1939 wurde die Ausführung der DAE 1939/40 kurzfristig abgesagt und vom Büro des Vierjahresplans ein Schlußbericht über die bisherigen Arbeiten angefordert.¹¹⁰ Nun wurden keine Bedenken mehr gehegt, die Ergebnisse der letzten Expedition propagandistisch auszuwerten. Wohlthat hoffte jedoch auf die Vertiefung der begonnenen Arbeiten auf Neuschwabenland und ließ Ritscher neben der Herausgabe der Ergebnisse der Vorexpedition in aller Stille mit den Vorbereitungen einer neuen Expedition beginnen. Zunächst dachte Ritscher an die noch fehlende Erforschung von Neuschwabenland am Boden, die mit Hundegespannen erfolgen sollte.¹¹¹

Ende des Jahres war die United States Antarctic Service Expedition unter der Leitung von Rear Admiral Richard Evelyn Byrd (1888-1957) aufgebrochen, um im Auftrag des Präsidenten Franklin D. Roosevelt (1882-1945) die Küste zwischen 80° und 148° W zu erforschen.¹¹² Hier wurden 800 Meilen der Küstenlinie kartiert und mit dem Flugzeug Hochland und Berge im Inland gesichtet.

Hinsichtlich der Auswertung der deutschen Expeditionsdaten machte sich Ritscher Gedanken über die Sicherstellung des Materials und über eine gekürzte Verarbeitung, damit das Beobachtungsmaterial durch den Krieg nicht in Verlust geraten würde, denn fünf der sechs Sachbearbeiter (Expeditionsteilnehmer) waren nun im Kriegsdienst.¹¹³ Als Abgabetermin für die druckreifen Manuskripte nannte er den 31.5.1940, während das Expeditionswerk im Spätsommer erscheinen sollte.

Am 9.4.1940 wurde *Norwegen unter deutschen Schutz gestellt*¹¹⁴, nachdem *Norwegen sich nicht in der Lage sah, seine Neutralität aus eigener Kraft zu sichern*.¹¹⁵ Insbesondere sollte der englische Zugriff auf die eisfreie Hafenstadt Narvik verhindert werden, damit Deutschland nicht von den schwedischen Erzlieferungen abgeschnitten würde (Abb. 6). Narvik war der Endpunkt der von Schweden kommenden Bahnlinie und Hauptausfuhrhafen der schwedischen Erze aus Gällivare und Kiruna, die 70%iges Magneteisenerz lieferten. Im Juli mußte Ritscher jedoch feststellen, daß sich die Herausgabe der Expeditionsergebnisse verzögern würde, da die Wissenschaftler und Flieger im Felde standen.¹¹⁶ So wäre eine Manuskripteinlieferung teilweise erst nach Kriegsende möglich. Einen Monat später verkündete ein Rundschreiben an alle Fahrtteilnehmer der DAE 1938/39, daß das Expeditionsbüro voraussichtlich ab 15.9.1940 vorübergehend auf unbestimmte Zeit geschlossen würde, was jedoch fünf Wochen später widerrufen wurde.¹¹⁷

Inzwischen hatte Ritscher ein zweites Forschungsprogramm entworfen, das während der DAE 1940/41 ausgeführt werden sollte.¹¹⁸ Während dieser Expedition wollte er die bisherigen deutschen Arbeitsgebiete ein zweites Mal aufsuchen, um Besitzansprüche alternativ an Neuschwaben-



„Herr Kapitän! Sie können doch dieses Prachtexemplar von ausgestopftem Walfisch nicht zurücklassen. Das ist das gewaltigste Stück meiner Sammlung. Ich bin nämlich Zoologe im Zivilberuf!“

Abb. 6 Karikatur des Gebirgsjägers Albert Hohenester. (Aus: Hohenester und Nordhaus 1941, S. 82)

land bzw. Kaiser-Wilhelm-II.-Land zu festigen.¹¹⁹ Im ersten Fall sollten Eisdickenbestimmungen in Neuschwabenland die geologischen, geographischen und magnetischen Arbeiten am Boden ergänzen. Dazu kam an der Küste die Bestimmung der Kimmtiefe und die Untersuchung des Schelfeisrandes hinsichtlich seiner Tiefe, seines Tierlebens, seiner Gezeiten- und Oberflächenströmungen und bezüglich der Bewegungen des Pack- und Treibeises. Im zweiten Fall sollte im Kaiser-Wilhelm-II.-Land untersucht werden, wie der im Gaussberg endende Gebirgsrücken im Süden weiterverläuft. Auf der Rückreise war ein biologisch-meteorologisch-ozeanographischer Schnitt auf einem noch zu bestimmenden Längengrad vorgesehen und die Landung auf Süd-georgien und Trinidad.

Zur Erforschung des Neuschwabenlandes vom Boden aus war die Abreise am 15.12.1940 vorgesehen, wobei für die Vorbereitungszeit nur $1\frac{1}{2}$ Monate eingeräumt wurden, falls die Expeditionsschiffe verwendungsbereit waren. Für die Bodenerkundung sollte ein drei- bis vierwöchiges Zeltlager an der Schirmacher-Seengruppe eingerichtet werden. An dieser temporären Station waren meteorologische, biologische und geologische Untersuchungen geplant, insbesondere sollten sowohl die bisher noch fehlenden Paßpunkte eingemessen als auch das Land deutlich markiert werden, um das *Besitzrecht Deutschlands zum Ausdruck*¹²⁰ zu bringen. Ein zweites Zeltlager auf einer langen Eisbucht im Gebiet des Wohlthat-Massivs sollte neben meteorologischen und geologischen Untersuchungen zusätzlich noch topographischen und magnetischen Messungen dienen. Zur Sicherheit war an beiden Stationen, entsprechend der Anzahl der Stationsmitglieder, ein Lebensmittel- und Medikamentendepot, ausreichend für ein Jahr, vorgesehen. Der An- und Abtransport der Gruppen und der benötigten Materialien wurde erstmals mit Flug-

zeugen von einem Stützpunkt an der Küste aus geplant, der aus einer Holzbaracke zuzüglich einer behelfsmäßigen Start- und Landebahn bestehen sollte. Hier wollte man auch die Hilfsbeobachtungsstelle für meteorologische und magnetische Messungen und Kimmtiefenbestimmungen einrichten. Während der Stationsarbeiten an Land sollte das Expeditionsschiff längs der Packeiskante ozeanographische, meteorologische und biologische Aufgaben erfüllen. Das Begleitschiff und die Flugzeuge sollten nun der Untersuchung des Schelfeisrandes dienen. Eine Überwinterung war zunächst nicht geplant, da die Landungsgruppen erst einmal geeignete Arbeitsplätze und Standorte fester Quartiere erkunden sollten.

Alternativ war die luftphotogrammetrische Erkundung von Kaiser-Wilhelm-II.-Land ins Auge gefaßt, da dieses Gebiet bisher von keinem Staat beansprucht wurde. Wegen der längeren Anfahrtzeit war hierfür die Abreise schon am 8.12.1940 vorgesehen. Die luftphotogrammetrische Untersuchung sollte mittels zweier Do 24 durchgeführt werden. Mit dem Fieseler Storch, der auf dem Küstenstützpunkt stationiert werden sollte, war außerdem eine Landung auf dem Innern des Kontinents geplant. Bodenuntersuchungen waren einer späteren Expedition vorbehalten. Die Rückreise über Kerguelen und Trinidad sollte ebenso wie im ersten Fall für wissenschaftliche Untersuchungen genutzt werden. Als zusätzliche Expeditionsteilnehmer waren bei beiden Expeditionsversionen zwei Kinooperateure für Propagandazwecke vorgesehen. Nachdem Wohlthat der Erforschung des Neuschwabenlandes am Boden zugestimmt hatte, begann Ritscher in aller Stille mit den konkreten Vorbereitungen.¹²¹ 1940 wartete er jedoch vergeblich auf das Kriegsende, um noch rechtzeitig im Dezember nach Süden ausreisen zu können.¹²² Erschwerend kam hinzu, daß die SCHWABENLAND unter Vorbehalt der Rückgabe nach Kriegsende von der Kriegsmarine gechartert worden war.¹²³ Auch die Herausgabe des ersten Ergebnisbandes mußte auf Anfang 1941 verschoben werden, während die Bearbeitung der Manuskripte für den zweiten Band erst nach Kriegsende denkbar war, so daß er voraussichtlich Ende 1941 erscheinen könnte.¹²⁴

Eine neue Expedition ließ sich folglich keineswegs mehr realisieren, zudem mußte Ritscher Anfang Januar 1941 selbst als Kapitän seinen Kriegsdienst im Englischen Kanal antreten.¹²⁵ Dennoch blieb die Hoffnung auf eine neue Antarktisexpedition bestehen. Da nach Wohlthats Wunsch die Interessen der Expedition in der Öffentlichkeit ferner gewahrt werden sollten, wurde im Haus der Deutschen Forschungsgemeinschaft weiterhin ein Zimmer für das Expeditionsbüro zur Verfügung gestellt.¹²⁶ Zudem sollte die Expeditionstätigkeit sofort nach Kriegsende wieder in Angriff genommen werden. In diesem Kontext wurde im August 1941 sogar noch eine Ausstellung von Lichtbild-Aufnahmen der DAE 1938/39 im Polarzimmer des Museums für Meereskunde in Berlin organisiert.¹²⁷

Aber Ende Oktober mußte Ritscher einen endgültigen Schlußstrich ziehen und das Expeditionsbüro ab 1. November 1941 bis auf weiteres schließen.¹²⁸ Im Januar 1942 wurde die für die Fortsetzung der Expeditionsarbeiten eingelagerte Polarkleidung an die Wehrmacht für die Ostfront abgegeben *mit dem Vorbehalt, daß gleichwertige Ausrüstungsgegenstände alsbald nach Kriegsende vordringlich für die Expedition auf Kosten der Wehrmacht angefertigt werden dürfen.*¹²⁹

Im August 1942 konnte Ritscher schließlich im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft die wissenschaftlichen und fliegerischen Ergebnisse der DAE 1938/39 in zwei Bänden herausgeben.¹³⁰ Leider gingen aber während des Krieges einige Daten und Unterlagen verloren, so daß nicht mehr alle Messungen veröffentlicht werden konnten.¹³¹ Erst 1954 kamen die Ergebnisse der meteorologischen Messungen heraus sowie eine Neubearbeitung der Übersichtskarte von Neuschwabenland (Abb. 7).¹³²

Somit endete die erfolgreiche Beteiligung an der Erforschung der Antarktis, bevor sie 1979/80 mit der ersten westdeutschen Expedition in die Atkabucht zur Errichtung der Georg-von-Neumayer-Station bei 70°37' S / 8°22' W und 1987 mit der ersten eigenständigen ostdeutschen Expedition in die Schirmacher-Oase (Georg-Forster-Station bei 70°47' S / 11°51' O) wieder fortgesetzt wurde.¹³³



Abb. 7 Ausschnitt aus der neubearbeiteten Übersichtskarte von Neuschwabenland (1 : 1 500 000). Die Schirmacher-Seenplatte befindet sich nördlich des Wohlthat-Massivs (Kosack 1954).

Anhang: Drygalskis Stellungnahme

Zur Zeit des Zweiten Weltkrieges, als Deutschland die Sicherstellung der Fettversorgung durch eigenen Walfang in der Antarktis anstrebte, beschäftigte sich Drygalski mit dem politisch noch ungelösten Problem der antarktischen Besitzverhältnisse. Detailliert schlüsselte er die Entdeckungsgeschichte der einzelnen antarktischen Küstengebiete auf, wobei er besonders auf die Art der Entdeckung einging.¹³⁴ Ende des 19. Jahrhunderts war das politische Interesse an der Antarktis durch den Walfang und den Robbenschlag vornehmlich auf das den Küsten vorgelagerte Eismeer beschränkt. Erst die Überwinterungen, die Anlage von Stationen und die Verwendung von Flugzeugen zur Erkundung des Landesinneren erweiterten die Begründung der Besitzrechte auf ganze Sektoren, die wie Tortenstücke bis zum Pol ausgedehnt wurden. In diesem Zusammenhang waren nach Drygalski einfache Landsichtungen vom Schiff aus nicht so hoch zu bewerten wie Landungen und vor allem nähere Forschungen und Kartierungen ganzer Landstriche. Völkerrechtlich gesehen, erforderte die »effektive« Besitzergreifung eine Siedlung und Verwaltung, die aufgrund der speziellen Gegebenheiten in der Antarktis damals noch nicht möglich waren. Dadurch widersprachen alle größeren Besitzergreifungen in der Antarktis aus Drygalskis Sicht den völkerrechtlichen Grundsätzen. Insbesondere wandte er sich gegen die britischen, australischen, neuseeländischen und norwegischen Ansprüche, die für ganze Sektoren gelten soll-

ten, an deren Küsten die genannten Nationen entsprechende Entdeckungen gemacht hatten. Frankreich hatte seine Ansprüche auf das tatsächlich von ihm erforschte Adélie-Land beschränkt. Amerikanische Besitzansprüche wurden trotz der vielfältigen Entdeckungen bisher nicht angemeldet, da sich Amerika einerseits an das Völkerrecht hielt und andererseits primär am Wal- und Fischfang im antarktischen Meer interessiert war, der noch international geregelt werden mußte.¹³⁵ Aus dem gleichem Grund wurde früher nie ein deutscher Anspruch auf das Kaiser-Wilhelm-II.-Land erhoben, obwohl während der ersten deutschen Antarktisexpedition 1901-1903 unter der Leitung von Drygalski durch die Begehung, Erforschung und genaue Kartierung *alle Grundlagen für eine Besitzergreifung vorhanden* waren.¹³⁶ Nun erhob Deutschland für Kaiser-Wilhelm-II.-Land und Neuschwabenland Ansprüche, die sich auf die tatsächlich erforschten und kartierten Gebiete beschränkten. Dies war für Drygalski die einzig berechnigte Art und Weise, Besitzansprüche in der Antarktis zu begründen.¹³⁷ Denn *die Möglichkeit zu Siedlungen ist dort nirgends vorhanden und die Nutzung nur im Sommer und vom Meere her möglich, es sei denn für einzelne Stationen*.¹³⁸ Für die Nutzung waren damals die Rohstoffe aus dem Meer, wie Fett und Fleisch, wichtig, während die gefundene Kohle schwer abbaubar war. *Dieses würde auch für Erze gelten, die in dem Urgestein der Felsen enthalten sein können, doch bisher nicht gefunden sind*.¹³⁹

Zusammenfassung

Als nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland die Landwirtschaft erst wieder aufgebaut werden mußte, wurde das Walöl zum wichtigsten Grundstoff für die Margarine- und Seifenproduktion. Im »Dritten Reich« sollte durch den »Fettplan« und nach seinem Scheitern durch den »Neuen Plan« die sogenannte Fettücke durch vermehrte einheimische Fettproduktion behoben werden. Deutschland war damals der zweitgrößte Abnehmer des norwegischen Walöls, was bei einer jährlichen Einfuhr von rund 200 000 t einen erheblichen Bedarf an Devisen nach sich zog. Dies führte schließlich zum Aufbau einer deutschen Walfangflotte, die im Südsommer 1937/38 in See stach. Helmuth Wohlthat (1893-1952) war mit den Problemen der Fettücke und des Devisenmangels bestens vertraut, da er als Chef der Reichsstelle für Milcherzeugnisse, Öle und Fette angefangen hatte, dann Ressortchef für den »Neuen Plan« im Reichswirtschaftsministerium und später Leiter der dortigen Reichsdevisenstelle wurde, und schließlich Ministerialdirektor für besondere Verwendung beim Beauftragten für den Vierjahresplan Hermann Göring (1893-1946) war. Dennoch stieß das Auswärtige Amt bei ihm zunächst auf taube Ohren, als Wohlthat auf den benötigten Schutz des Walfangs hinwies. Erst nach Rückkehr der deutschen Fangflotte im Frühjahr 1938 wurde Wohlthat aktiv und initiierte im Rahmen der Autarkiebestrebung im Vierjahresplan die dritte Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 (DAE 1938/39). Sie hatte zum Ziel, die Grundlagen für die Besitzergreifung an der antarktischen Küste zu schaffen, um dort einen Stützpunkt für die Sicherung der deutschen Fangflotten einzurichten. Auf der Rückreise sollten auch geheime militärische Fragestellungen gelöst werden. Durch diese Expedition wurde im »Dritten Reich« die Antarktisforschung unter rein wirtschaftspolitischen Aspekten wieder aufgenommen.

Die generalstabsmäßig in kürzester Zeit vorbereitete Expedition erreichte unter der Leitung von Alfred Ritscher (1879-1963) die Packeisgrenze des Untersuchungsgebietes am 19. Januar 1939. Fünf Tage zuvor war jedoch das Gebiet zwischen Coats-Land im Westen und 45° Ost einschließlich des deutschen Arbeitsgebietes durch königliches Dekret unter die Souveränität Norwegens gestellt worden. Dennoch wurden die Flüge zur photogrammetrischen Vermessung des Gebietes östlich des Weddellmeeres zwischen 20° W und 20° O durchgeführt, die Grundlagen für die Konstruktion der Karte von Neuschwabenland im Maßstab 1 : 1 500 000 lieferten. Erich von Drygalski (1865-1949) – Altvater der deutschen Polarforschungen – rechtfertigte die deut-

sche Vorgehensweise, da dies der einzig richtige Weg sei, um Besitzansprüche geltend zu machen.

Der Kriegsausbruch verhinderte die Ausführung weiterer geplanter Expeditionen in den Jahren 1939/40, bzw. 1940/41, die ebenfalls weniger der wissenschaftlichen Erforschung des sechsten Kontinents, sondern neben der Erkundung geeigneter Walfanggründe hauptsächlich der Manifestierung der Besitzansprüche in der Antarktis dienen sollten. Dabei sollte nicht einmal vor internationalen Abmachungen wie dem Schutz des Walbestands im pazifischen Sektor Halt gemacht werden. Durch den Zweiten Weltkrieg wurde die deutsche Beteiligung an der Erforschung der Antarktis unterbrochen. Damit endete die sehr erfolgreiche deutsche Antarktisforschung, bevor sie 1979/80 mit der ersten westdeutschen und 1987 mit der ersten eigenständigen ostdeutschen Expedition wieder fortgesetzt wurde.

Literatur:

- Ahlbrecht, B., 1938: Internationales Walfangabkommen, deutsches Walfanggesetz und Reichsförderung. In: N. Peters (Hrsg.): *Der neue deutsche Walfang*. Hamburg, S. 24-45.
- Backe, H., 1942: Um die Nahrungsfreiheit Europas. *Weltwirtschaft oder Großraum*. Leipzig.
- Barkley, E., 1939: Die biologischen Arbeiten. In: *Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*. *Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie*, VIII. Beiheft, S. 19-21.
- Berliner Nachtausgabe, 1938: Die Insel der Moschus-Ochsen, Ausgabe vom 23.5.1938.
- Breitfuß, L., 1939a: Arktis – The Arctic. Der derzeitige Stand unserer Kenntnisse über die Erforschung der Nordpolargebiete mit physikalischen und historischen Karten von 1:10 Mill. Berlin.
- Breitfuß, L., 1939b: Arktis. Berlin, S. 29-96.
- Brockhaus, 1935. Der große Brockhaus. Handbuch des Wissens in 20 Bänden. Ergänzungsband A – Z. Leipzig.
- Brockhaus, 1940: Taschen-Brockhaus zum Zeitgeschehen. Leipzig.
- Brunk, K., 1986: Kartographische Arbeiten und deutsche Namensgebung in Neuschwabenland, Antarktis. Bisherige Arbeiten, Rekonstruktion der Flugwege der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 und Neubearbeitung des deutschen Namensgutes in Neuschwabenland. Institut für Angewandte Geodäsie, Frankfurt/M., i.A. der Dt. Geodätischen Kommission der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Reihe E, Heft Nr. 24, Teil I, II.
- Brunk, K., 1987: Die Rekonstruktion der Bildflüge und die Neubearbeitung des Namensgutes der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 in Neuschwabenland, Antarktis. *Polarforschung* 57 (3), S. 191-197.
- Christiansen, C., 1939. Rohstoffquelle Walfang. Der Vierjahresplan 3 (1/2), S. 128-131.
- Corni, G., und H. Gies, 1997: Brot – Butter – Kanonen. Die Ernährungswirtschaft in Deutschland unter der Diktatur Hitlers. Berlin.
- Drygalski, E. v., 1934: Die neuen Walforschungen in den südlichen Meeren. *Naturwissenschaften* 22 (38), S. 637-639.
- Drygalski, E. v., 1939: Die deutschen Forschungen in der Antarktis 1938/39. *Naturwissenschaften* 27 (51), S. 853-854.
- Drygalski, E. v., 1943: Buchbesprechung von A. Ritscher (1942). *Geographische Zeitschrift* 49, (6), S. 284.
- Drygalski, E. v., 1944: Entdeckungen und Ansprüche in der Antarktis. *Geographische Zeitschrift* 50 (1/2), S. 55-63.
- Frank, W., 1976: Walfangmuttertschiff JAN WELLEM. Köhlers Flottenkalender 75, S. 203-208.
- Freytagh-Loringhoven, A. Frhr. von, 1941: Deutschlands Außenpolitik 1933-1941. Berlin.
- Forster, R., 1983: Geodätische und photogrammetrische Arbeiten während deutscher Antarktis-Expeditionen. Diplomarbeit am Institut für Angewandte Geodäsie, Frankfurt, 112 S.
- Gburek, L., 1939: Geophysikalischer Arbeitsbericht. In: *Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*. *Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie*, VIII. Beiheft, S. 21-23.
- Geßner, W., 1942: Die deutschen luftfotogrammetrischen Arbeiten in Neu-Schwabenland. Bericht der Hansa Luftbild GmbH, Berlin. In: A. Ritscher: *Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39*. Hrsgg. im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Bd. I. Leipzig, S. 115-125.
- Gruber, O.v., 1942: Das Wohlthat-Massiv im Kartenbild. In: A. Ritscher (Hrsg.): *Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39*. Hrsgg. im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Bd. I. Leipzig, S. 157-230.
- Hampel, J., 1993: *Der Nationalsozialismus*. Bd. II. Friedenspropaganda und Kriegsvorbereitung 1935-1939. München.
- Hawthorne, R., 1945: Exploratory flights of Admiral Byrd (1940). *Proceedings of the American Philosophical Society* 89 (4), S. 308a-e.
- Headland, R.K., 1989: *Chronological list of Antarctic expeditions and related historical events*. Cambridge.
- Herdemerten, K., 1939: *Jakunguaq. Das Grönlandbuch der Hermann-Göring-Stiftung*. Braunschweig.
- Herrmann, E., 1941: *Deutsche Forscher im Südpolarmeere*. Berlin.
- Herrmann, E., 1942a: *Mit dem Fieseler-Storch ins Nordpolarmeere*. Berlin.

- Herrmann, E., 1942b: Die geographischen Arbeiten. In: A. Ritscher (Hrsg.): Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Hrsgg. im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Bd. I. Leipzig, S. 282-304.
- Herrmann, E., 1949: Professor Dr. Leonid Breitfuß zu seinem 50. Polarforschungs-Jubiläum (1898-1948) und seinem 85. Geburtstag (1864-1949). Biographie mit Portrait und Verzeichnis der Schriften. Kiel.
- Hohenester, A., und G. Nordhaus, 1941: »Nur kein Schema!« Lachende Gebirgsjäger am Polarkreis. Innsbruck.
- Hugo, O., 1939: Deutscher Walfang in der Antarktis. Oldenburg i.O.
- Klebelberg, R. v., 1942: Formen- und gletscherkundliche Auswertung der Lichtbildaufnahmen. In: A. Ritscher: Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Hrsgg. im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Bd. I, Leipzig, S. 126-156.
- Knaur, 1934: Knaurs Konversationslexikon. Berlin.
- Kock, K.-H., 1995: Walfang und Walfangmanagement in den Polarmeeren. Historisch-Meereskundliches Jahrbuch 3, S. 7-34.
- Kohnen, H., 1979: Ein neuer Anfang in der deutschen Antarktisforschung. Polarforschung 49 (1), S. 80-83.
- Kosack, H.P., 1954: Die Neubearbeitung der Übersichtskarte des Arbeitsgebietes der Expedition. Wissenschaftliche Ergebnisse 2. Bd. 1. Lfg., Hamburg, S. 1-15.
- Kraul, O., 1939: Käpt'n Kraul erzählt. 20 Jahre Walfänger unter argentinischer, russischer und deutscher Flagge in der Arktis und Antarktis. Berlin.
- Lange, H., 1939: Die Arbeiten der Expeditionswetterwarte. Teil II: Radiosondenaufstiege. In: Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, VIII. Beiheft, S. 35-36.
- Lüdecke, C., 2001: Leonid Ludwig Breitfuß (1864-1950) in Deutschland – Chronist der Polarforschung und die Umstände des Verkaufs seiner Bibliothek nach England. Polarforschung 71 (3) (erschienen 2003), S. 109-119.
- Mayr, R., 1939: Deutsche Flugboote flogen über die Antarktis. Der Lufthanseat 3 (6), S. 1-6.
- Mayr, R., 1942: Fliegerische Erkundung und Eisbericht. In: A. Ritscher: Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Hrsgg. im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Bd. I, Leipzig, S. 231-265.
- Nussbaum, U.J., 1985: Rohstoffgewinnung in der Antarktis. (= Forschungen aus Staat und Recht 69). Wien, New York.
- Paech, H.-J., 1990: Die DDR-Antarktisforschung – eine Retrospektive. Polarforschung 60 (3), S. 197-218 (erschienen 1992).
- Pentzlein, H., 1980: Hjalmar Schacht. Leben und Wirken einer umstrittenen Persönlichkeit. Berlin.
- Peters, N., 1937: Über Hochseewalfang und Tierleben im Südlichen Eismeer. Der Fischmarkt. Sonderdruck. 28 S.
- Peters, N., 1938: Kurze Geschichte des Walfangs von den ältesten Zeiten bis heute. In: N. Peters (Hrsg.): Der neue deutsche Walfang. Hamburg, S. 6-23.
- Petzina, D., 1977: Die deutsche Wirtschaft in der Zwischenkriegszeit. Wiesbaden.
- Ploetz, 1983: Das Dritte Reich. Ursprünge, Ereignisse, Wirkungen. M. Broszat und N. Frei (Hrsg.). Freiburg, Würzburg.
- Redlich, P., 1989: Gestatten ... Siegfried Sauter Antarktis-Fotograf. Stuttgarter Zeitung, Ausgabe vom 14.4.1989.
- Regula, H., 1939: Die Arbeiten der Expeditionswetterwarte. Teil I: Terminbeobachtungen, Höhenwindmessungen, Wetterdienst, Sonderuntersuchungen. In: Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, VIII. Beiheft, S. 33-35.
- Regula, H., 1954: Die Wetterverhältnisse während der Expedition und die Ergebnisse der meteorologischen Messungen. Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. Wissenschaftliche Ergebnisse 2. Bd. 1. Lfg., Hamburg, S. 16-40.
- Reichelt, W., 1941: Die ozeanographischen Verhältnisse bis zur warmen Zwischenschicht an der antarktischen Eisgrenze im Südsommer 1936/37. (= Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte und des Marineobservatoriums 61).
- Rieche, H., 1939: Bericht über die »Deutschen Spitzbergen-Expeditionen 1937 und 1938«. Petermanns Geographische Mitteilungen 85, S. 125-127.
- Ritscher, A., 1916: Wanderung in Spitzbergen im Winter 1912. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin (1), S. 16-34.
- Ritscher, A., 1942: Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Hrsgg. im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Leipzig. Bd. 1.1: Textteil, Bd. 1.2: Bilder- und Kartenteil.
- Ritscher, A., 1946: Oasen in Antarktika. Polarforschung 16 (1/2) (erschienen 1948), S. 70-71.
- Ritscher, A., 1948: Vor 10 Jahren. Polarforschung 18 (1/2) (erschienen 1950), S. 30-32.
- Ritscher, A., 1958: Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse. Bd. 2. Geographisch-Kartographische Anstalt »Mundus«, Hamburg.
- Schirmacher, R., und R. Mayr, 1942: Flüge über der unerforschten Antarktis. In: A. Ritscher: Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Hrsgg. im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Bd. I, Leipzig. S. 231-265.
- Scholl, L.U., 1988: German Whaling in the 1930s. In: L.R. Fischer, H.W. Norvik und W.E. Minchinton (eds.): Shipping and trade in the Northern Seas 1600-1939. Yearbook of the Association for the History of the Northern Seas 1988, S. 103-121.
- Stocks, T., 1950: Leonid Breitfuß †. – Petermanns Geographische Mitteilungen 94, S. 216-217.

- Vertrag, 1959: Antarktisvertrag vom 1.12.1959. In: Polarforschung 1960, 30 (1/2) (erschienen 1960), S. 65-67, und in Polarforschung 1979, 49 (1), S. 84-87.
- Vorbericht, 1939: Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39, Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. VIII. Beiheft.
- Wegener, K.A., 1938: Die deutsche Kolonie in der Antarktis. In: N. Peters (Hrsg.): Der neue deutsche Walfang. Hamburg, S. 1-5.
- Winterhoff, E., 1974: Walfang in der Antarktis. Oldenburg.
- Wohlthat, H., 1939a: Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. Der Vierjahresplan 3 (9), S. 613-617.
- Wohlthat, H., 1939b: Walöl im Weltmarkt. Der Vierjahresplan 3 (11), S. 726-731.
- Wohlthat, H., 1939c: Neue Entwicklungsmöglichkeiten des deutschen Verrechnungsverkehrs. Staatenwirtschaft. Ständige Beilage zur Zeitschrift für Geopolitik. 3 (4/5), S. 701-706.

Unveröffentlichte Quellen:

Wenn nicht anders vermerkt, stammen die Quellen aus dem Privatbesitz Ritscher, Braunfels.

Abkürzungen: AA Auswärtiges Amt
BVJP Beauftragter für den Vierjahresplan
DAE Deutsche Antarktische Expedition
MzbV Ministerialdirektor zur besonderen Verwendung
OKM Oberkommando der Kriegsmarine

- AA 28.5.1938, AII zu 1381g, Ordner AA1, Abt. AA.
- AA 3.6.1938, Vermerk zu 1.Abt.k.Skl.1981/38 geh., Ordner AA1, Abt. AA.
- AA 8.6.1938, Nr. R 11784/38, Einladung mit Anlage vom 8.6.1938, Ordner AA1, Abt. AA.
- AA 11.6.1938, Nr. R 13428, Anlage Protokoll der Sitzung vom 11.6.1938, Ordner AA1, Abt. AA.
- AA, 24.8.1939, Bericht vom 24.8.1939, R 1372 g, Ordner AA1, Abt. AA.,
- BVJP 3.9.1938, Göring an Deutsche Lufthansa, ST.M.Dev. 1075 g.Rs., Ordner Bh1, Abt. VJP.
- BVJP 5.10.1938, ST.M.Dev. 1241 g.Rs., Ordner Bh1, Abt. VJP.
- DAE 8.6.1939, Entwurf eines Arbeitsprogramms der DAE 1939/40, Ordner Bh1, Abt. VJP, 5 S.
- DAE 18.8.1939, Entwurf des Arbeitsplans der DAE 1939/40, Ordner Bh1, Abt. o.T., 3 S.
- DAE 24.8.1939, Ordner Bh1, Abt. OKM.
- DAE, 21.2.1940, Ordner Bh2, Abt. VJP.
- DAE, 24.2.1940, Ordner Bh2, Abt. OKM.
- DAE 10.7.1940, Ordner Bh2, Abt. VJP.
- DAE 3.8.1940, Ordner A-K2, Abt. A.
- DAE 9.9.1940, Ordner A-K2, Abt. A.
- DAE 18.9.1940, Ordner Bh1, Abt. VJP.
- DAE 10.10.1940, Ordner Bh2, Abt. VJP.
- DAE 2.8.1941, Ordner Bh2, Abt. VJP.
- DAE 23.8.1941, Ordner A-K2, Abt. I.
- DAE 2.10.1941, Ordner A-K2, Abt. K.
- DFG 8.12.1938, Deutsche Forschungsgemeinschaft, Vermerk, R73 Nr. 242, Bl. 7-8, Bundesarchiv, Koblenz.
- DFG 12.1.1942, Deutsche Forschungsgemeinschaft, Ordner A-K2, Abt. D.
- DLH, 12.11.1938, Deutsche Lufthansa an Dornier, Ordner AuE1, Abt. D.
- DLH 1.11.1940, Deutsche Lufthansa, Ordner Bh2, Abt. VJP.
- ELW, 29.10.1938, Erprobungsstelle der Luftwaffe, Programm für Auftrag E7-28/11, Ordner AuE1, Abt.
- HEU 24.5.1938, Auswärtiges Amt, BH 384 geh., Ordner AA1, Abt. OKM.
- HOW 12.8.1939, Howaldts-Werke A.G., Ordner Sch1, Abt. D.
- KRÜ 1.5.1939, W. Krüger, Unsere Landung auf Trinidad, Ordner Bb1, Abt. Trinidad, 6 S.
- OKM 24.6.1938, zu 1./Skl.Ic 1646/38, Ordner AA1, Abt. AA.
- OKM 3.11.1938, B.Nr. 2078 g. Kds. W V, Anlage, Ordner Bh1, Abt. OKM.
- OKM 21.11.1938, B.Nr. 2215/38 g. Kds. BH W V, Ordner Bh1, Abt. OKM.
- OKM 4.8.1938, Besprechung vom 15.7.1938, B.Nr. 420/38 geh. BH V. Ordner Bh1, Abt. OKM.
- OKM, 11.8.1938, zu B.Nr. 420/58 geh. BH V II Ang., Ordner Bh1, Abt. OKM.
- OKM, 11.11.1938, B.Nr. 1087/37 g.Kds. BH W V, III. Ang., Ordner Bh1, Abt. OKM.
- OKM 9.6.1939 B Nr. 1259/39 GKds. BH W II, Ordner Bh1, Abt. OKM.
- OKM 6.7.1939, B.Nr. 839/39 geh. BH W II, Ordner Bh1, Abt. OKM.
- RIT 31.8.1938, Ritscher an BVJP MzbV, Ordner Bh1, Abt. VJP.
- RIT 18.11.1938, Ritscher, Ordner AuE1, Abt. D.
- RIT 1.12.1938, Ritscher, Ordner AuE1, Abt. B.
- RIT 2.5.1939, Ritscher an OKM, Ordner Bb1, Abt. Trinidad, 3 S.
- RIT 19.8.1940, Ritscher, Konzept, Ordner VAE1, Abt. o.T., 8 S.
- RIT 26.8.1940, Ritscher, Arbeitsprogramm für die DAE 1940-41, Ordner VAE1, Abt. o.T., 6 S.

- RIT 14.9.1940, Ritscher, Arbeitsprogramm für die DAE 1940-41, Ordner VAE1, Abt. o.T., 6 S.
 RIT 18.9.1940, Ritscher an Klebelsberg, Ordner A-K2, Abt. K.
 RIT 26.9.1940, Ritscher, Ordner A-K2, Abt. G.
 RIT 30.10.1940, Ritscher, Ordner A-K2, Abt. K.
 RIT 2.10.1941, Ritscher an Klebelsberg, Ordner A-K2, Abt. K.
 RIT 27.12.1941, Ritscher, Ordner A-K2, Abt. G.
 RMEL 29.6.1938, Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft, II B 5-7201 II, Ordner AA1, Abt. AA.
 RWM, 9.11.1938, Reichswirtschaftsministerium, Schnellbrief an Ritscher, Ordner Sch1, Abt. Schwabenland.
 SAUT 25.5.1992, Sauter an Lüdecke, 1 S.
 SCHI 20.1.1939, Schirmacher, Flugprotokoll, Ordner Bb1, Abt. Flüge.
 WOHL 10.10.1938, Wohlthat MzbV BVJP, W XVII/91 g.Rs., Ordner Bh1, Abt. VJP.
 WOHL 19.10.1938, Wohlthat MzbV BVJP, W XVII/106., Ordner Bh1, Abt. VJP.
 WOHL 10.11.1938, Wohlthat MzbV BVJP, W XVII/163, Ordner Bh1, Abt. VJP.
 WOHL 21.11.1938, Wohlthat MzbV BVJP an Ritscher und andere beteiligte Stellen, W XVII/175, Ordner Bh1, Abt. VJP, 4 S. + 1 Zusatz.
 WOHL 8.12.1938, Wohlthat MzbV BVJP, W XVII/200, R73 Nr. 242, Bl. 2, Bundesarchiv, Koblenz.
 WOHL 10.12.1938, Wohlthat MzbV BVJP, W XVII/203, Bundesarchiv Koblenz, R 73/242, Bl. 6.
 WOHL 17.1.1939, Wohlthat MzbV BVJP, Telegramm an Ritscher auf der Schwabenland, Ordner AA1, Abt. Norwegen.
 WOHL 6.6.1939, Wohlthat MzbV BVJP, W XVII/596, Ordner Bh1, Abt. VJP
 WOHL 10.8.1939, Wohlthat MzbV, W XVII/737, Ordner Bh1, Abt. VJP.
 WOHL 11.8.1939, Wohlthat MzbV BVJP, W XVII/742, Ordner Bh1, Abt. VJP.
 WOHL 28.8.1939, Wohlthat MzbV BVJP an Ritscher, W XVII/773, R73/242, Bl. 46-49, Bundesarchiv, Koblenz.
 WOHL 5.9.1939, Wohlthat BVJP MzbV, W XVII/797, Besprechung vom 5.9.1939, Ordner Bh1, Abt. VJP.

Anmerkungen:

- 1 Backe 1942, S. 287. Der Staatssekretär im Reichsernährungsministerium Herbert Backe veröffentlichte eine Tabelle über Nahrungsmittelverbrauch und Selbstversorgung in Deutschland im Jahr 1932, die für Margarine und Kunstspeisefette einen ausländischen Produktionsanteil von 524 000 t gegenüber 2000 t (0,6 %) Eigenproduktion auswies. Schon während des Ersten Weltkrieges wurde Walöl als heimlicher Grundstoff für Margarine verwendet. Dies war durch die 1902 von dem deutschen Chemiker Wilhelm Normann (1870-1939) entwickelte und bis 1920 perfektionierte Fetthärtung (Dehydrierung) möglich geworden, bei der für die Weiterverarbeitung Wasserstoff an minderwertige flüssige Fette wie Öle oder Trane angelagert wird (Winterhoff 1974, S. 54-58).
- 2 Wegener 1938, S. 1; Winterhoff 1974, S. 54-55, 58. – In: Knaurs Volkslexikon aus dem Jahr 1934 wurde schon darauf hingewiesen, daß infolge des immer intensiveren Walfangs (1930/31: 50 000 [kg]) drohende Gefahr der Vernichtung bestünde und daß am 19.9.1931 der Völkerbund eine Regulierungskonvention des Walfangs beschlossen hätte. Im Lexikon wurde zwar erwähnt, daß Japan 1933 aus dem Völkerbund ausgetreten war, nicht aber, daß Deutschland im Herbst 1933 folgte (Knaur 1934, Spalte 1803).
- 3 Hugo 1939, S. 40ff.; Winterhoff 1974, S. 70.
- 4 Vgl. Scholl 1988, S. 106f.
- 5 Knaur 1934, Spalte 410. Aus dem Ertrag der Margarinesteuer, die 25 % betrug, wurden Fettverbilligungskarten für Minderbemittelte zum Erwerb von zwei Pfund Fett pro Monat finanziert.
- 6 Vgl. Ausführungen über neue Entwicklungsmöglichkeiten des deutschen Verrechnungsverkehrs in Wohlthat 1939c; Pentzlein 1980, S. 216; Winterhoff 1974, S. 71ff.
- 7 Ploetz 1983, S. 60, 106.
- 8 Winterhoff 1974, S. 72; Pentzlein 1980, S. 216.
- 9 Wohlthat 1939b, S. 730; Peters 1937, S. 19.
- 10 Herrmann 1941, S. 176.
- 11 Wohlthat 1939b, S. 731.
- 12 Winterhoff 1974, S. 54ff.
- 13 Vgl. Kock 1995.
- 14 Drygalski 1934.
- 15 Ahlbrecht 1938, S. 28ff.
- 16 Peters 1938, S. 20ff.; Hugo 1939, S. 64ff.
- 17 Vgl. Wohlthat 1939c, S. 702; Petzina 1977, S. 124ff., in diesem Zusammenhang besonders S. 128f.
- 18 Göring war einer der erfolgreichsten Jagdflieger des Ersten Weltkrieges gewesen. Er wurde 1933 Reichsminister für Luftfahrt und 1935 Oberbefehlshaber der Luftwaffe.
- 19 In Knaurs Volkslexikon wird auf die Gewinnung von reinem Glycerin als wertvollem Abfallstoff aus der Fermentspaltung oder Verseifung der Fette hingewiesen. Es dient der Herstellung von Nitroglycerin, aus dem zusammen mit Kieselgur Dynamit produziert wurde (Knaur 1934, Spalte 320, 410, 513). Durch seine gute Lagerungsfähigkeit war Walöl auch als Kriegsreserve für die Versorgung der Bevölkerung mit Fett hervorragend geeignet (Wohlthat 1939b, S. 731). Der große Brockhaus war in seinen bis 1935 erschienenen Bänden wesentlich zurückhaltender mit seinen

- Informationen über die Verwendung von Waltran, die Margarineproduktion oder die Glycerinherstellung. Der Walfang wurde erst im Ergänzungsband kurz beschrieben (Brockhaus 1935). Stand der Dinge war, daß die harpunierten Wale zur Fabrik an Land gebracht oder bestenfalls schon auf See zerlegt wurden.
- 20 *Ob mit oder ohne Butter, damit werden wir fertig. Aber wir werden nicht fertig ohne Kanonen.* (Hampel 1993, S. 102). Vgl. auch Corni und Gies 1997.
 - 21 Peters 1938, S. 21; Winterhoff 1974, S. 85f., 117; Frank 1976. Auf der JAN WELLEM fuhr versuchsweise ein Wissenschaftler mit, der neben meteorologischen Beobachtungen auch mittels ozeanographischer Messungen den Lebensraum der Wale erforschen sollte (Reichelt 1941).
 - 22 Ahlbrecht 1938, S. 43ff.
 - 23 Herrmann 1949, S. 18f.; Stocks 1950, S. 216. Breitfuß war 1920 von St. Petersburg über Norwegen nach Berlin geflohen und arbeitete am Zoologischen Museum in Berlin. Zunächst erschien 1939 die Zusammenstellung »Arktis, The Arctic« in deutscher und englischer Sprache (Breitfuß 1939a) und die kleine Monographie über die Arktis (Breitfuß 1939b). Das Manuskript des Antarktis-Werkes und die Karte im Maßstab 1 : 15 Mill. wurden jedoch kriegsbedingt nie gedruckt (Herrmann 1949, S. 19). Zu Breitfuß vgl. Lüdecke 2001.
 - 24 Wegener 1938, S. 1.
 - 25 Wegener 1938, S. 5.
 - 26 Christiansen 1939, S. 128f.
 - 27 Christiansen 1939, S. 131.
 - 28 Wohlthat 1939a, S. 613.
 - 29 Die erste diesbezügliche Ressortbesprechung fand am 13.11.1936 statt; am 20.5.1937 folgte die zweite (AA 11.6.1938).
 - 30 Ritscher 1942, S. IX, 2.
 - 31 Herdemerten 1939. Ende Oktober 1938 kehrte die Expedition zurück und brachte sechs Polarfalken aus der Umanak-region (Westgrönland) mit.
 - 32 HEU 24.5.1938.
 - 33 OKM 24.6.1938.
 - 34 AA 28.5.1938.
 - 35 AA 3.6.1938.
 - 36 Informiert wurden Wohlthat, die Oberkommandos der Kriegsmarine und der Wehrmacht, das Finanz-, Luftfahrt- und Wirtschaftsministerium sowie das Propagandaministerium.
 - 37 AA 8.6.1938.
 - 38 AA 11.6.1938.
 - 39 RMEL 29.6.1938.
 - 40 Petzina 1977, S. 128f., 132.
 - 41 OKM 11.8.1938.
 - 42 RIT 31.8.1938.
 - 43 OKM 4.8.1938.
 - 44 Ritscher 1916. Ritscher hatte im Dezember 1912 nach dem Scheitern der Expedition an der Nordküste Spitzbergens durch seinen legendären Marsch Hilfe geholt.
 - 45 Ritscher 1942, S. 3.
 - 46 BVJP 5.10.1938.
 - 47 WOHL 10.10.1938.
 - 48 RIT 31.8.1938.
 - 49 BVJP 3.9.1938.
 - 50 WOHL 19.10.1938. Tatsächlich hat nur die amerikanische Expedition unter Lincoln Ellsworth (1880-1951) mit Flügen in das American Highland stattgefunden (Headland 1989, S. 300).
 - 51 Ritscher 1942, S. 15-21. Ursprünglich war an Stelle der SCHWABENLAND das Katapultschiff WESTFALEN aus dem Südatlantikdienst als Expeditionsschiff vorgesehen. Aus Termingründen wurde schließlich die etwas weniger geeignete SCHWABENLAND verwendet. Die SCHWABENLAND sollte auch für eine mögliche Nachfolgeexpedition 1939/40 zur Verfügung gestellt werden (WOHL 19.10.1938).
 - 52 Ritscher 1942, S. 9.
 - 53 Ritscher 1942, S. 21-24.
 - 54 Ritscher 1942, S. 26. Damit konnten die ersten deutschen Forschungsflüge in der Antarktis ohne größere Probleme durchgeführt werden (Mayr 1942).
 - 55 OKM 3.11.1938; Ritscher 1942, S. 2.
 - 56 Gburek hat 1937 und 1938 an den Deutschen Spitzbergen-Expeditionen unter der Leitung von Herbert Rieche aus Holzminen teilgenommen (Rieche 1939, S. 125). Er führte erdmagnetische Messungen und meteorologische Beobachtungen durch.
 - 57 Das Institut befand sich in Hamburg, Kirchenallee 47.
 - 58 Berliner Nachtausgabe vom 23.5.1938.
 - 59 Herrmann 1942a. Der Fieseler Storch wurde 1937 als erstes Langsamflugzeug der Welt entwickelt.

- 60 RWM 9.11.1938. Dieser Schnellbrief war als *Geheime Reichssache* deklariert.
- 61 Ritscher 1942, S. 7.
- 62 ELW 29.10.1938.
- 63 DLH 12.11.1938. Auch in einem Briefwechsel mit der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. wurde von einer *Arktis-Expedition im kommenden Sommer* gesprochen (RIT 18.11.1938). Erst im publizierten Bericht über den Reiseverlauf wird offen über die Markierungspeile geschrieben (Ritscher 1942, S. 6f.).
- 64 RIT 1.12.1938
- 65 WOHL 10.11.1938.
- 66 OKM 11.11.1938.
- 67 Ritscher 1942, S. 2.
- 68 Wohlthat 1939a, S. 614.
- 69 WOHL 21.11.1938.
- 70 OKM 21.11.1938. Über die Landung und Untersuchung der Insel Trinidad sollte auch später Stillschweigen gewahrt werden (OKM 9.6.1939).
- 71 WOHL 8.12.1938.
- 72 DFG 8.12.1938.
- 73 Ritscher 1942, S. 14.
- 74 WOHL 10.12.1938.
- 75 Kraul 1939, S. 229f.; Regula 1954, S. 28.
- 76 WOHL 17.1.1939.
- 77 Druck, Temperatur, Feuchte, Windrichtung und -geschwindigkeit, Niederschlag.
- 78 Regula 1939.
- 79 Regula 1939, S. 34.
- 80 Ritscher 1942, S. 85ff.; Mayr 1942; Geßner 1942. Eine detaillierte Auswertung der Luftbilder führte u.a. zu der Karte des Wohlthat-Massivs in Neuschwabenland im Maßstab 1: 250 000 (Gruber 1942).
- 81 Vgl. Redlich 1989, vgl. auch detaillierte Flugbeschreibung in Mayr (1939).
- 82 Persönliche Auskunft von Siegfried Sauter (geb. 1916), der als Fotograf der Hansa-Luftbild auf dem Expeditionsflugzeug BOREAS mitflog (SAUT 25.5.1992). Dies bestätigte ebenfalls Frau Ilse Ritscher, die damals als Sekretärin im Expeditionsbüro tätig war. Nur im Bericht über den ersten Fotoflug am 20.1.1939 steht pauschal ohne Ortsangabe: *Pfeile und Flaggen wie angeordnet abgeworfen* (SCHI 20.1.1939; Schirmacher und Mayr 1942, S. 250). In keinem anderen Flugbericht werden irgendwelche Abwürfe erwähnt (vgl. Mayr 1942 und Originalberichte in Akte Bb1, Abt. Flüge, Privatbesitz Ritscher, Braunfels), obwohl anzunehmen ist, daß sie sicherlich mit den genauen Ortsangaben – zumindest der so gekennzeichneten markanten Umkehrpunkte – im Flugbericht vermerkt worden wären. Nur in Herrmanns Reisebuch sind in Karte 2 am Schluß des Buches (fiktive) Markierungen mit Hakenkreuzflaggen eingezeichnet (Herrmann 1941).
- 83 Im Ergebnisband Teil 1 der DAE 1938/39 ist die Flugwegübersicht in Abb. 12 wiedergegeben (Ritscher 1942, S. 85). Nach Auffindung von 800 Schrägluftbildern wurde 1987 eine korrigierte Karte veröffentlicht (Brunk 1987, S. 195).
- 84 Ritscher 1946.
- 85 Paßpunkte sind genau vermessene Orte auf der Erdoberfläche, die unter bekannten Randbedingungen möglichst mehrfach luftphotogrammetrisch erfaßt werden, um danach die genaue Ortslage von Objekten auf den Fotos für die Konstruktion von Karten bestimmen zu können.
- 86 Forster 1983, S. 45. Eine Korrektur der Karte fand mehrfach statt. Eine Zusammenfassung der verschiedenen Kartenverbesserungen und die Ergebnisse der Neuinterpretation der Fotos gibt Brunk (1986, 1987).
- 87 Herrmann 1942b, S. 290ff.
- 88 Klebelsberg 1942.
- 89 Barkley 1939, S. 19f.; Drygalski 1939, S. 854.
- 90 Gburek 1939, S. 21.
- 91 KRÜ 1.5.1939; RIT 2.5.1939; Herrmann 1941, S. 151.
- 92 Ritscher 1942, S. 110.
- 93 Wohlthat 1939a, S. 616f.
- 94 Vorbericht 1939.
- 95 Drygalski 1939, S. 854.
- 96 WOHL 6.6.1939.
- 97 Vgl. Drygalski 1944, S. 60.
- 98 Obwohl der pazifische Sektor 1938 auf der Londoner Walfangkonferenz zum Schongebiet erklärt wurde, sollten die Erkundungen der Expedition im Hinblick auf die dortige Einsatzmöglichkeit deutscher Fangflotten 1940/41 durchgeführt werden (WOHL 11.8.1939).
- 99 WOHL 6.6.1939.
- 100 DAE 8.6.1939.
- 101 DAE 24.8.1939.
- 102 Von Anfang Dezember bis Anfang Januar herrscht auf 70° S ein 24stündiger und auf 60° S ein 18stündiger Tag,

- danach nimmt die Tageslänge schnell ab. Am 1. Februar dauert der Tag auf 70° S nur noch 19 Stunden und auf 60° S noch 16 Stunden.
- 103 WOHL 28.8.1939
- 104 WOHL 10.8.1939
- 105 HOW 12.8.1939. Die Belange der Kriegsmarine, wie z.B. die Fertigstellung von Tankern, durften durch die Umbauarbeiten der SCHWABENLAND nicht gestört werden (OKM 6.7.1939).
- 106 DAE 18.8.1939.
- 107 Südgeorgien war von jeher für Walfänger ein beliebter Anlaufpunkt.
- 108 AA 24.8.1939.
- 109 WOHL 28.8.1939.
- 110 WOHL 5.9.1939.
- 111 DAE 21.2.1940.
- 112 Hawthorne 1945, S. 308d-e.
- 113 DAE 24.2.1940.
- 114 Brockhaus 1940, S. 186, 190f.
- 115 Freytagh-Loringhoven 1941, S. 265.
- 116 DAE 10.7.1940.
- 117 DAE 3.8.1940; DAE 9.9.1940.
- 118 Alle drei Versionen des neuen Planes wurden unter der Prämisse erstellt, daß der Krieg wohl im Herbst 1940 beendet sein würde, aber die Ausreise wegen der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr gemäß dem zurückgestellten Expeditionsplan 1939/40 vorbereitet werden könnte (RIT 19.8.1940, 26.8.1940, 14.9. 1940).
- 119 Ritscher veröffentlichte später die Grundidee des Expeditionsprogramms (1940/41) in der ersten Version (Lager auf der Schirmacher-Seenplatte in Neuschwabenland), wobei er das Programm allerdings der geplanten Expedition 1939/40 zuordnete (Ritscher 1948, erschienen 1950). Das Expeditionsschiff SCHWABENLAND wurde jedoch durch Kriegseinwirkung versenkt, so daß sich alle weiteren Expeditionspläne erübrigten (Ritscher 1948, S. 31).
- 120 Ritscher 1948, S. 2.
- 121 RIT 18.9.1940; DAE 18.9.1940.
- 122 RIT 26.9.1940; RIT 30.10.1940.
- 123 DLH 1.11.1940.
- 124 DAE 10.10.1940.
- 125 RIT 27.12.1941
- 126 DAE 2.8.1941. Das Büro der Deutschen Antarktischen Expedition befand sich im Haus der Deutschen Forschung, Berlin-Steglitz, Grunewaldstraße 35. Bezüglich der Öffentlichkeitsarbeit wurde an Antarktiskarten und Lexikonbeiträge gedacht.
- 127 DAE 23.8.1941. Das Museum für Meereskunde befand sich in Berlin NW 7, Georgenstr. 34/36.
- 128 RIT 2.10.1941. Die anfallende Korrespondenz sollte entweder durch Frau Ritscher unter ihrem Mädchennamen (Hamburg, c/o Uhlmann) bzw. durch A. Ritscher über die Feldpost weitergeführt werden.
- 129 DFG 12.1.1942
- 130 Ritscher 1942 (Text und Bilderteil). Vgl. auch Besprechung in Drygalski 1943.
- 131 Beispielsweise sind durch den Zweiten Weltkrieg die sechsstündlichen Wetterbeobachtungen, das Wettertagebuch und die Eichkurven der Instrumente verlorengegangen, so daß nur noch die Radiosondenaufstiege ausgewertet werden konnten.
- 132 Regula 1954; Kosack 1954. – Der vollständige 2. Bd. erschien 1958 (Ritscher 1958).
- 133 Paech 1990; Kohnen 1979.
- 134 Drygalski 1944, S. 61f. Die Besitzverhältnisse in der Arktis waren hingegen schon geklärt. Es gab zwei große Sektoren, die nördlich von Kanada und Rußland lagen und sich am Pol trafen. Über Spitzbergen, die Bäreninsel und Jan Mayen hatte Norwegen 1920 die Souveränität erhalten, und Dänemark herrschte seit 1933 wieder über Grönland.
- 135 Drygalski 1944, S. 60f.
- 136 Drygalski 1944, S. 61.
- 137 Die politischen Probleme der rechtmäßigen Besitzergreifung in der Antarktis wurden aber erst nach Durchführung des Internationalen Geophysikalischen Jahres (1957-58) mit der Unterzeichnung des Antarktisvertrages dahingehend gelöst, daß der Pakt seinen Mitgliedern für 30 Jahre, beginnend 1961, u.a. allgemeine Forschungsfreiheit ohne politische Grenzen garantierte (Vertrag 1959; vgl. auch Kohnen 1982, S. 53f.; Nussbaum 1985, S. 55-85, 210-217). Der Antarktisvertrag wurde 1991 von den 26 stimmberechtigten Konsultativstaaten erneuert.
- 138 Drygalski 1944, S. 62.
- 139 Drygalski 1944.

Secret Mission to the Antarctic: The Third German Antarctic Expedition – 1938/39 – and the Plan to Occupy Territory to Protect the German Whaling Industry

Summary

In the post-World-War-I period, before Germany's agricultural system had been re-established, whale oil was the most important raw material for the production of margarine and soap. During the Third Reich, the fat shortage was to be offset by means of increased domestic fat production as laid out by the so-called "Fettplan" (Fat Plan) and its successor, the "Neuer Plan" (New Plan). At the time, Germany was the second largest purchaser of Norwegian whale oil, the import volume amounting to some 200,000 t annually and thus bringing about a considerable demand for foreign currency. A German whaling fleet was established, putting to sea in the austral summer of 1937/38. Helmut Wohlthat (1893-1952) was well acquainted with the problems connected with the fat shortage and the demand for foreign currency, having begun his career as the chief of the Reich Department of Dairy Products, Oils and Fats, then going on to head the New Plan within the Reich Agriculture Ministry, later serving there in the Reich Foreign Currency Office and finally as the Ministerial Director of Special Duty under the Commissioner for the Four-Year Plan, Hermann Göring (1893-1946). Nevertheless he turned a deaf ear on the Foreign Office when the latter urged him to take the protection of the whaling industry into account. It was not until the return of the German catching fleet in the spring of 1938 that Wohlthat became active and, within the framework of the Four-Year Plan and Germany's aspirations towards self-sufficiency, initiated the third German Antarctic Expedition (1938/39). The goal of this undertaking was to prepare for the occupation of territory on the Antarctic coast in order to set up a base for the German catching fleets. Secret military problems were to be solved on the return journey. This expedition marked the resumption of Antarctic exploration during the Third Reich, now under purely economic-political considerations.

Having been planned on the general staff level at extremely short notice, under the leadership of Alfred Ritscher (1879-1963) the expedition reached the pack-ice edge of the area of investigation on January 19, 1939. Five days earlier, however, the territory between Coats Land (to the west) and 45 degrees east, including the German research area, had been placed under Norwegian sovereignty by royal decree. The flights for the photogrammetric survey of the region to the east of Weddell Sea between 20 degrees west and 20 degrees east were nevertheless carried out, providing the basis for constructing the map of New Swabia on a scale of 1:1,500,000. Erich von Drygalski (1865-1949) – the father of German polar exploration – justified the German initiative on the grounds that it was the only correct way of asserting and maintaining territorial possessions.

The expeditions planned for the years 1939/40 and 1940/41 could not be carried out due to the outbreak of war. They had again been intended as a means of searching for suitable whaling grounds and – even more importantly – of manifesting Germany's territorial claims in the Antarctic – and less for the purposes of scientific research into the sixth continent. Not even international agreements such as that providing protection of the whale population in the Pacific sector were to stand in the way of these aspirations. Due to World War II, Germany's extremely successful participation in the exploration of the Antarctic thus came to a complete halt, not to be resumed until 1979/80 and 1987 with the first Western German and the first independent Eastern German expedition, respectively.

En mission secrète dans l'Antarctique: la troisième expédition allemande dans l'Antarctique en 1938-1939, ainsi que le plan d'une délimitation territoriale dans le but d'assurer la pêche à la baleine

Résumé

Lorsque, après la Première Guerre mondiale, l'agriculture en Allemagne dut en premier lieu être reconstruite, l'huile de baleine devint la matière de base la plus importante pour la production de margarine et de savon. Pendant le Troisième Reich, le manque de matière grasse devait être résolu en produisant plus de graisse indigène grâce à un «Fettplan» (Plan pour la matière grasse) qui, après avoir échoué, fut remplacé par un «Neuer Plan» (Nouveau plan). L'Allemagne était alors le deuxième des plus importants acquéreurs d'huile de baleine norvégienne, ce qui, avec une importation annuelle de 200 000 t, engendrait un énorme besoin de devises, et finit par conduire à la formation d'une flotte allemande de baleiniers, qui prit la mer au cours de l'été austral 1937-1938. Bien qu'il fut parfaitement au courant des problèmes du manque de graisse et de devises, Helmut Wohlthat (1893-1952), fit tout d'abord la sourde oreille au ministère de l'extérieur, lorsque celui-ci l'avisa que la pêche à la baleine nécessitait une protection. Wohlthat, qui avait commencé sa carrière comme chef du «Bureau pour les produits laitiers, les huiles et les graisses», avant de devenir chef de département pour le «Neuer Plan» au ministère de l'économie du Reich, puis, plus tard, d'y occuper le poste de directeur des devises du Reich, accéda enfin au poste de directeur ministériel pour les besoins particuliers auprès du délégué du plan quadriennal, Hermann Göring (1893-1946). C'est seulement au retour de la flotte baleinière allemande, au printemps 1938, que Wohlthat s'activa et qu'il initia la troisième expédition allemande dans l'Antarctique en 1938-1939, dans le cadre des tentatives d'autarcie du plan quadriennal. Cette expédition avait pour but de poser des jalons sur la côte antarctique afin d'en prendre possession et d'y installer une base assurant la sécurité des flottes allemandes de pêche. Durant le voyage de retour, des questions militaires secrètes devaient également être résolues. Grâce à cette expédition, la recherche sur l'Antarctique fut reprise pendant le Troisième Reich, sous des aspects d'ordre purement économique et politique.

L'expédition, placée sous le commandement d'Alfred Ritscher (1879-1963) et préparée dans les plus brefs délais, dignes d'un état-major, atteignit la limite de la banquise de la région à analyser le 19 janvier 1939. Toutefois, cinq jours plus tôt, la région entre Coats Land à l'ouest et 45° à l'est, région de recherche allemande comprise, fut placée sous souveraineté norvégienne par décret royal. Malgré cela, les vols des mesures photogrammétriques de la région à l'est de la mer de Weddell, entre 20° O et 20° E, furent entrepris et livrèrent la base de l'établissement d'une carte de Neuschwabenland (Nouvelle Souabe) à l'échelle 1:1 500 000. Erich von Drygalsky (1865-1949) – ancien pionnier de la recherche polaire allemande – justifia la méthode allemande comme étant le seul moyen adéquat pour faire valoir les droits de propriété.

Le début de la guerre empêcha la réalisation des autres expéditions prévues dans les années 1939-1940 ou 1940-1941, qui avaient principalement pour but, outre la recherche de baleines, de manifester également les droits de propriété, plus encore que de sevir à la découverte scientifique du sixième continent.

En raison de la Deuxième Guerre mondiale, la participation allemande aux recherches sur l'Antarctique fut interrompue, et ainsi prit donc fin la très fructueuse recherche allemande sur l'Antarctique, avant d'être poursuivie en 1979-1980 par la première expédition ouest-allemande et en 1987, par la première expédition est-allemande indépendante.